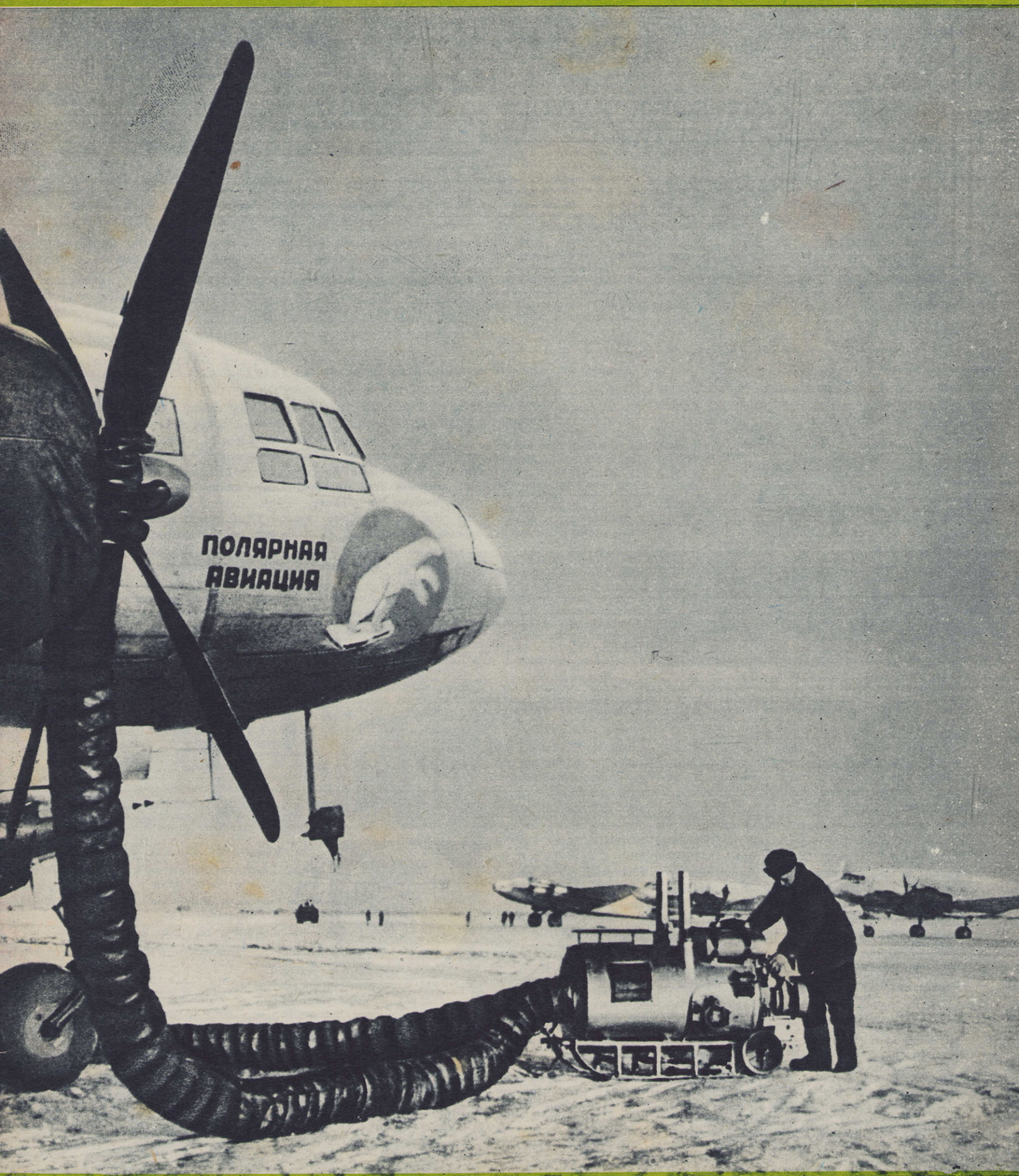
Skrzydlata POLSKA



NR 48 (230) • 27 LISTOPADA 1955 r. • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

SAMOLOTEM Z WARSZAWY DO BELGRADU

W wyniku podpisania w dniu 14 listopada w Warszawie porozumień gospodarczych pomiędzy Polską i Jugosławią, w połowie grudnia br. wyjedzie do Belgradu delegacja PLL „Lot" w celu zawarcia umowy z przedsiębiorstwem jugosłowiańskim „Aerotransport" w sprawie uruchomienia regularnej komunikacji lotniczej Warszawa — Belgrad (przez Budapeszt).

Rozpoczęcie lotów na tej trasie przewidziane jest jeszcze w roku bieżącym. Początkowo odbywać się one będą dwa razy w tygodniu.

Podróż samolotem z Warszawy do Belgradu trwać będzie około 5 godzin, podczas gdy pociągiem jedzie się tam dwie doby.

SZYBOWNICY POLSCY WRÓCILI Z CHIN

18 listopada br. powrócili do Warszawy, po przeszło trzymiesięcznym pobycie w Chinach, przedstawiciele naszego szybownictwa: prof. Władysław Parczewski, Jerzy Popiel i Jerzy Wojnar.

W czasie pobytu w Chinach piloci dokonali szeregu lotów na szybowcach i samolotach. Na podstawie zebranych doświadczeń pil. J. Popiel opracował ocenę przydatności tamtejszych terenów do szybowcowych lotów wyczynowych.

Prof. W. Parczewski, poza ekspertyzą warunków meteorologicznych oraz prowadzeniem wykładów i konsultacji z pilotami chińskimi z zakresu meteorologii szybowcowej, wygłosił również szereg odczytów w Centralnym Ośrodku Meteorologicznym ChRL. Odczyty te prof. W. Parczewski wygłosił na specjalną prośbę Centralnego Ośrodka Meteorologicznego.

Poza tym piloci nasi wzięli udział w konferencji zorganizowanej przez Centralny Klub Sportów Obronnych w Pekinie, której tematem były zagadnienia sportu szybowcowego.

VIII WSZECHZWIĄZKOWE ZAWODY SPADOCHRONOWE

W ZSRR odbyły się ostatnio VIII Wszechzwiązkowe Zawody Spadochronowe. Uczestniczyło w nich 66 najlepszych sportowców (w tym 12 kobiet), reprezentantów licznych aeroklubów DOSAAF, Powietrznych Sił Zbrojnych, przemysłu spadochronowego i instytutów lotnictwa. 36 spadochroniarzy brało po raz pierwszy udział w wszechzwiązkowych zawodach.

W czasie trwania zawodów rozegrano pięć następujących konkurencji: skoki z wysokości 600, 1 000 i 1 500 m; kombinowane skoki na celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochronu 20 sek. oraz z opóźnionym otwarciem spadochronu 30 sek., przy czym punktowana była dokładność wykonywania obrotów o 360° w czasie swobodnego spadania

W wyniku kilkudniowej sportowej walki o jak najlepsze wyniki, tytuły Absolutnych Mistrzów Sportu Spadochronowego na rok 1955 zdobyli: Zasłużona Mistrzyni Sportu W. Sieliwierstowa i Mistrz Sportu F. Nejmark, (na zdjęciu).

Rekordy spadochroniarzy Czechosłowacji

O tym, że spadochroniarze czechosłowaccy reprezentują wysoką klasę wyczynową, wiemy z ich udanych, uwieńczonymi sukcesami wystąpień międzynarodowych na mistrzostwach świata w roku 1954 i na zawodach w Bułgarii w tym roku. Nie mieli oni jednak dotąd żadnej pozycji rekordowej w tabeli międzynarodowej FAI. Wypełnieniem tej luki sport spadochronowy Czechosłowacji zajął się z końcem września br. uzyskując dwa bardzo dobre wyniki, pretendujące do zatwierdzenia jako rekordy światowe w kategorii dziennych skoków indywidualnych na celność lądowania.

Jurav Krivan w skokach z 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu osiągnął średnią odległość **5,80 m** od celu, a **Karel Ryba** w skokach z 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu uzyskał średni wynik **3.42 m.** Dokumentacja obu wyczynów została przesłana przez Aeroklub Czechosłowacji do FAI celem zatwierdzenia.

PRASA INDYJSKA O POLSKICH SZYBOWNIKACH

DALSZE wiadomości o naszych szybownikach w Indiach informują, że prasa indyjska poświęca wiele miejsca przygotowaniom ekipy szybowników polskich do pokazu, którego odbycie przewidziane było na 23 listopada br. Gazety podkreślają wysoki poziom Polaków i opisują szczegółowo ich osiągnięcia. Szereg pism zamieszcza także fotografie polskich szybowników.

NASZA OKŁADKA: W związku z Międzynarodowym Rokiem Geofizycznym radzieckie lotnictwo polarne bierze udział w ekspedycji na Antarktydę. Na zdjęciu: jeden z samolotów zeszłorocznej wyprawy w okolice Bieguna Północnego podczas przygotowań startowych.

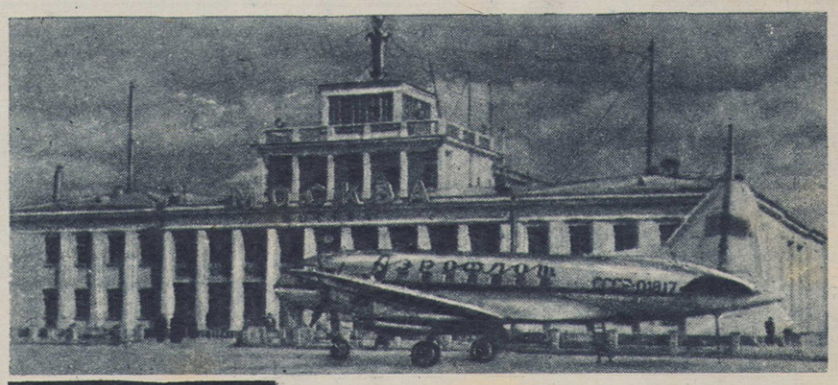
Z Moskwy do Londynu samolotem odrzutowym

KORESPONDENT agencji Reutera podaje, że podczas przyjęcia w ambasadzie norweskiej w Moskwie — wydanego z okazji pobytu w ZSRR premiera Norwegii Gerhardsena — N. S. Chruszczow poinformował go, że delegacja radziecka przybędzie do Londynu w roku 1956 pasażerskim samolotem odrzutowym. Samolot ten został skonstruowany na podstawie poczynionych doświadczeń z maszynami latającymi obecnie jako odrzutowce pocztowe. Przewidywany zasięg nowego samolotu ma wynosić 5 000 km.

WIEDEŃSKA KONFERENCJA FAI

W dniach 12—14.XI. br. odbyło się w Wiedniu posiedzenie Międzynarodowej Komisji Spadochronowej FAI, na którym Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej był reprezentowany przez członka tej Komisji — ob. Edmunda Staniewskiego. Porządek dzienny posiedzenia przewidywał przyjęcie projektu regulaminu Spadochronowych Mistrzostw Świata, organizowanych w roku przyszłym przez Centralny Aeroklub ZSRR im. Czkałowa oraz omówienie propozycji zmian w części spadochronowej Kodeksu Sportowego FAI i ujednolicenie sposobów kontroli dokonywania rekordów spadochronowych.

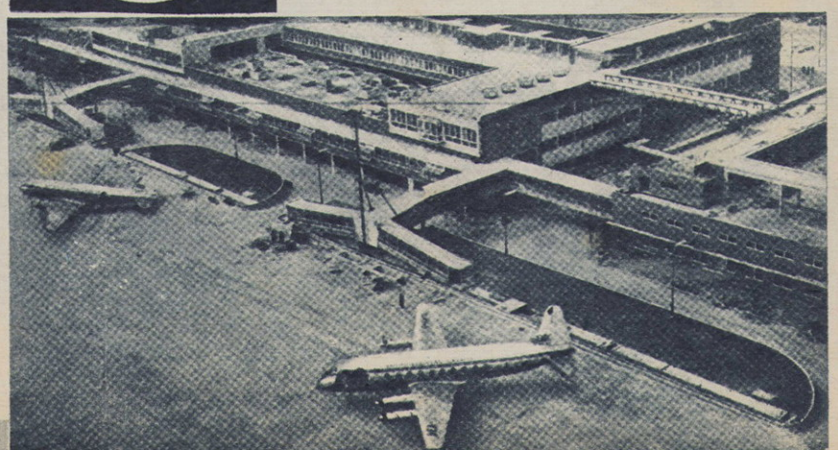
Z uwagi na to, że temat przyszłorocznych Mistrzostw Świata i ich regulaminu wypełnił cały czas trwania obrad, odłożono pozostałe punkty porządku dziennego do następnego posiedzenia Komisji. Bliższe szczegóły obrad dotyczących Mistrzostw Świata podamy Czytelnikom w artykule uczestnika posiedzenia — ob. Staniewskiego.



AEROFŁOT
BEA

19 listopada br. podpisany został w Moskwie, między Zarządem Głównym Lotnictwa Cywilnego przy Radzie Ministrów ZSRR i angielskim towarzystwem lotniczym „Britisch European Airways", układ w sprawie komunikacji lotniczej.

Na zdjęciach: u góry port lotniczy Wnukowo pod Moskwą, u dołu fragment centralnego portu lotniczego w Londynie.



ABY SPEŁNIŁY SIĘ TWOJE MARZENIA

BYŁ piękny lipcowy dzień. Słońce prażyło bez litości. Nawet powiewy wiatru i pierzaste chmury nie zmniejszały spiekoty. Na starcie szybowców mechanik ocierając pot z czoła pomagał zasunąć limuzynę jednej z „Jaskółek". Stanęłam nagle zdumiona. W kabinie ujrzałam znajomą twarz pilota.

— Andrzej! — krzyknęłam, zatrzymując się w pół kroku.

— Cześć! — odpowiedział.

I w tej chwili lina holującego CSS-a naprężyła się... i zespół ruszył z miejsca. Trudno mi było uwierzyć, że to ten sam Andrzej — kolega ze szkolnej ławy, z którym wspólnie oszczędzaliśmy pieniądze na pięciominutowy lot nad Warszawą i wspólnie ściągaliśmy na swe głowy biadania wychowawców za pobazgrane rysunkami samolotów zeszyty...

Tymczasem samolot wyholował „Jaskółkę" na wysokość około 800 m i zostawił ją pod wspaniale wypiętrzonym cumulusem.

Andrzej tego dnia nie zdążył wrócić na swe lotnisko. Wybrał się przecież na „pięćsetkę", co miało mu przynieść trzeci diament do Złotej Odznaki Szybowcowej. A jak mu się powiodło — dowiedziałam się później z listu.

„...Nie gniewaj się — pisał — że Ci uciekłem z lotniska. Widziałaś przecież jak wspaniałe były warunki przelotowe. A takie nie często się zdarzają! Musiałem je wykorzystać i to mi się udało — zdobyłem trzeci, ostatni diament. Innym razem zdam relację z przelotu. Teraz wolę opowiedzieć, oczywiście w skrócie, co robiłem po straceniu z Tobą kontaktu.

Chyba nie wiesz o tym, że wypadki okupacyjne wyrzuciły mnie z Warszawy. „Wylądowałem" w jednej z kieleckich wsi. Tam życie było niewesołe. Pracowałem w kuźni. Rozwiązanie sytuacji przyniosło dopiero wyzwolenie. Przede wszystkim wziąłem się za naukę. Szła mi ona początkowo trochę niezdarnie, zwłaszcza, że oprócz tego pracowałem w fabryce jako ślusarz. Mimo jednak zaabsorbowania nauką i pracą myśl o lotnictwie nie dawała mi spokoju. Toteż przy najbliższej okazji udałem się do aeroklubu.

Pamiętając sprzed wojny opowiadania naszych starszych kolegów o tym, że szkolenie lotnicze w klubie pociąga za sobą poważne koszty i nie każdego na to stać, z niedowierzaniem słuchałem słów kierownika aeroklubu, który mówił, że szkolenie lotnicze jest u nas bezpłatne, że wyjadę do szkoły szybowcowej na kurs pilotażu podstawowego, że potem będę latał w klubie. Aż uszczypnąłem się dla pewności — czy to nie sen.

Radości mojej i dumy z pierwszego na sekundy liczonego lotu nie da się opisać. To trzeba przeżyć, poczuć smak powietrza...

Dziś do śmiechu pobudzają mnie wspomnienia o tym jakim uznaniem i autorytetem cieszyłem się wśród kolegów w szkole gdy dowiedzieli się, że jestem pilotem. Byłem dla nich uosobieniem silnej woli, odwagi i męstwa, chociaż w lotnictwie stawiałem dopiero pierwsze kroki.

Odległe to już czasy i wiele się zmieniło. Moi następcy uczą się teraz latać nie na starych, poniemieckich „SG-gach", lecz na naszych szkolnych „ABC-akach". Ja natomiast jestem już inżynierem i oprócz tego powiększyłem grono naszych diamenciarzy. Naturalnie, myślę o dalszych wyczynach. Mamy przecież wspaniały sprzęt do dyspozycji — widziałaś zresztą sama — najnowsze „Muchy-100", „Jaskółki" i „Bociany".

Spełniły się marzenia Andrzeja — pomyślałam po przeczytaniu listu. I nie tylko jego.

Przecież rokrocznie w szkołach szybowcowych i aeroklubach Ligi Przyjaciół Żołnierza uczy się skakać ze spadochronem, prowadzić szybowiec czy samolot setki młodych chłopców i dziewcząt. Rokrocznie więc przybywa młodzieży pasjonującej się pięknym sportem lotniczym. Trzeba jednak wiedzieć, że sport ten dostępny jest tylko dla tych, których można nazwać najlepszymi z najlepszych, to znaczy dla wyróżniających się w nauce, pracy społecznej czy zawodowej. Rozważ więc młody miłośniku lotnictwa czy zasługujesz na to miano, a jeśli tak — zwróć się do zarządu swego koła ZMP lub LPŻ, który wskaże Ci dalszą drogę do realizacji Twoich lotniczych marzeń.

WARUNKI PRZYJĘCIA NA SZKOLENIE LOTNICZE

W spadochroniarstwie

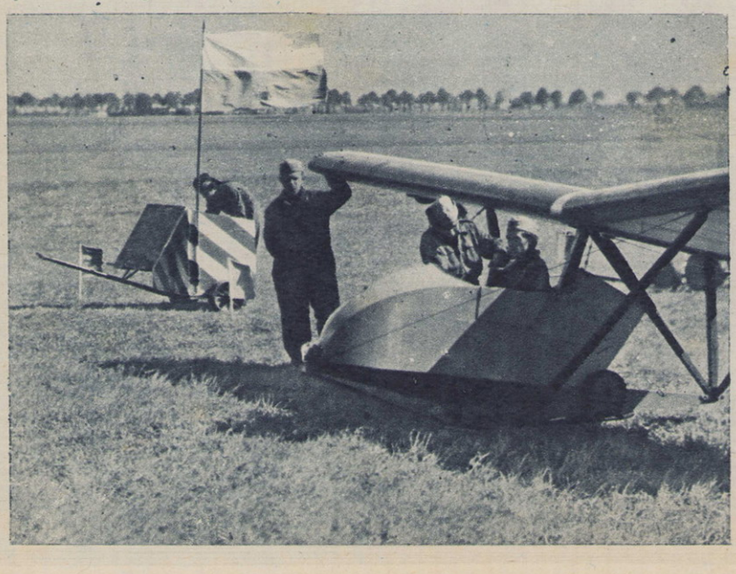
Wiek — od 16 do 21 lat.
Wykształcenie — minimum 7 klas szkoły podstawowej.

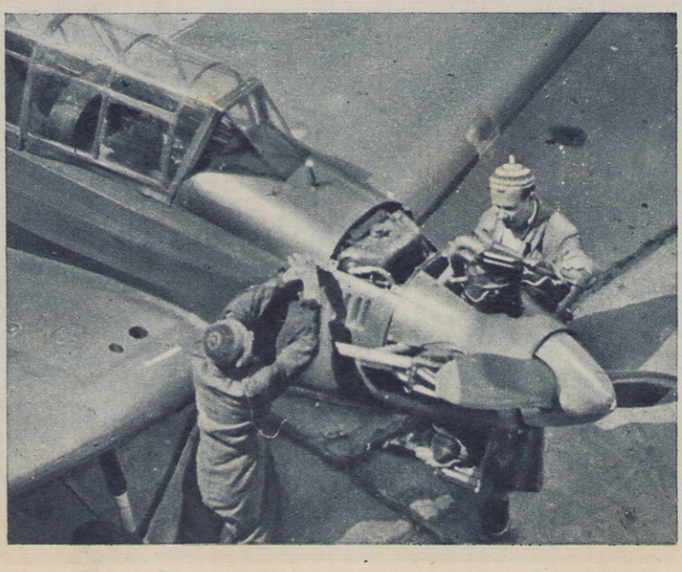
W pilotażu szybowcowym

Wiek — od 16 do 19 lat.
Wykształcenie — minimum 8 klas szkoły ogólnokształcącej (lub równorzędne zawodowe) oraz kontynuowanie dalszej nauki (kandydat przedkłada zaświadczenie ze szkoły).
Przygotowanie lotnicze — III-cia klasa skoczka spadochronowego (warunkowo — skoki z wieży spadochronowej).

W pilotażu samolotowym

Wiek — od 16 do 20 lat.
Wykształcenie — minimum 9 klas szkoły ogólnokształcącej (lub równorzędne zawodowe) oraz kontynuowanie dalszej nauki (kandydat przedkłada zaświadczenie ze szkoły).
Przygotowanie lotnicze — II-ga klasa pilota szybowcowego (warunkowo — klasa III-cia).
Kandydaci na wszystkie trzy rodzaje szkolenia lotniczego muszą poza tym posiadać określone warunki zdrowotne, mianowicie zdolność do służby w powietrzu (grupa I) oraz stosunek ich do służby wojskowej powinien być — przedpoborowy.
Ubiegający się o przyjęcie na szkolenie lotnicze obowiązani są dołączyć podania (które składa się w zarządzie koła ZMP lub LPŻ) następujące dokumenty: życiorys, świadectwo szkolne, metrykę urodzenia (w odpisach), ankietę personalną, dokument ukończenia szkolenia lotniczego (wymaganego w warunkach) i dwie fotografie. Kandydaci, którzy nie ukończyli 18-go roku życia, składają także zezwolenie rodziców lub opiekunów, poświadczone przez radę narodową lub MO. Ponadto wszyscy kandydaci po przejściu komisji kwalifikacyjnej i badań lotniczo-lekarskich — składają zaświadczenie o stanie zdrowia wydane przez GOBLL, dokąd zostaną skierowani.
Bliższych wyjaśnień żądajcie od zarządów Waszych kół ZMP





ROK NIEPOWODZEŃ AEROKLUBU OSTROWSKIEGO

Taki szybowiec przydałby się w aeroklubie ostrowskim w minionym sezonie.

NIE trzeba chyba przypominać, że dwa lata temu Aeroklub Ostrowski — jako zwycięzca w międzyklubowym współzawodnictwie — przeżywał najradośniejsze w swej historii chwile. Nie trzeba przypominać również, że start do uwieńczonego pełnym sukcesem roku nie był najszczęśliwszy, że o nim właściwie zadecydowała wytężona, pełna samozaparcia i ambicji praca zgranego zespołu ludzi w drugim półroczu. Rezultat jej był wiadomy — proporzec przechodni ZG ZMP zdobyli ostrowiacy.

Co przyniósł rok następny? Mimo, że „...W połowie lipca w Aeroklubie Ostrowskim odbyły się końcowe egzaminy pierwszych absolwentów tegorocznych kursów samolotowych... na dwa miesiące przed terminem...", że „...W dniu 30 września Aeroklub Ostrowski wykonał roczny plan szkolenia lotniczego..." (zdania te wynotowałam z zeszłorocznych meldunków tego klubu, zamieszczonych w „Skrzydlatej") — Ostrów nie zdobył miana najlepszego. Ten zaszczytny tytuł ustąpił lepszemu od siebie Aeroklubowi Bielsko-Bialskiemu. Tak było rok temu. Nie wnikajmy więc w przyczyny, które sprawiły, że Ostrów spadł na drugie miejce. Zobaczmy raczej, co przyniósł miniony sezon szkoleniowy.

Rzecz jasna, że o sukcesach nie może być mowy, skoro ogólny plan wykonano (według przybliżonych obliczeń) w 80%. Złożyło się na to szereg przyczyn, które postaram się pokrótce omówić. Zacząć wypada od tych ważniejszych. Otóż w tegoroczny sezon letni kadra instruktorska wkroczyła z przeświadczeniem, że pełna realizacja planu jest niemożliwa. Nie dlatego, że został on znacznie zwiększony w stosunku do roku ubiegłego. Powód był znacznie poważniejszy. Psychoza strachu jaka zapanowała po wypadku lotniczym, może nie tyle wśród młodzieży lecz wśród rodziców, postawiła kadrę przed problemem: kogo będziemy szkolić? Odprężenie co prawda nastąpiło, ale na to trzeba było zarówno sporo czasu jak i wysiłku. Niemniej ważną przeszkodą była kwestia prowadzenia lotów na dwóch lotniskach przy zmniejszonej ilości instruktorów. Dotychczasowe bowiem lotnisko klubowe pozwalało jedynie na wykonywanie jednokierunkowych (wschód-zachód) startów szybowców za wyciągarką. Szkolenie samolotowe oraz spadochronowe prowadzono natomiast na innym lotnisku, na które codziennie trzeba było przebazowywać sprzęt i przewozić ludzi. A to rzecz jasna pochłaniało więcej czasu i pracy.

To są dwie główne przyczyny, które ujemnie wpłynęły na całokształt realizacji planu, jednak nie są one wszystkie. Szereg na pozór pomniejszych spraw hamowało i tak trudną działalność poszczególnych sekcji. Na to, że plan spadochronowy do września w ogóle „leżał", złożyło się: późne (dopiero w czerwcu) rozpoczęcie szkolenia, spowodowane brakiem worków spadochronowych (do końca zresztą aeroklub nie otrzymał wystarczającej ich ilości, co niezmiernie utrudniało intensywność pracy); brak pomieszczenia do składania oraz suszenia spadochronów (korzystanie z wypożyczonych do tego celu sal w mieście było nader niewygodne i uciążliwe); jeden instruktor, który wyjątkowo w tym roku odrywany był od normalnej pracy przez przygotowania do zawodów międzynarodowych, własną chorobę, udział w festiwalu oraz w mistrzostwach. Toteż sytuacja tej sekcji wydawała się być beznadziejna i rozstrzygnięto ją dopiero we wrześniu. W ciągu tego jednego miesiąca instr. Kubaczewski potrafił tak zorganizować swoją pracę, że wykonanie planu w szkoleniu podstawowym dociągnął do 100%. (Jakkolwiek nie pochwalamy pracy „zrywami", wysiłek tak instruktora jak i uczniów — trzeba przyznać — był niemały). Mniej pomyślnie poszło jednak z treningiem. Tutaj procent wykonania ograniczył się tylko do liczby 67.

Nielepiej przedstawiała się sytuacja w pozostałych sekcjach. Wystarczy powiedzieć, że do lipca wykonanie planu samolotowego i szybowcowego wyrażała się zaledwie kilkunastoma procentami. Dopiero właśnie w tym miesiącu, w którym nastąpiła również zmiana kierownika wyszkolenia (funkcie te obiął instr. Cnotliwy) zarysował się poważny przełom. (Nie sądzę, aby zryw od półrocza przeszedł do tradycji klubu, ale tak się jednak złożyło!). Decydującą rolę odegrało, jeśli chodzi o szkolenie samolotowe, zorganizowanie w ciągu dwóch miesięcy obozu skoszarowanego. Chociaż trudności ze zwolnieniem młodzieży z pracy na ten okres jak również z zapewnieniem jej wyżywienia, były niemałe, to jednak przy pomocy niektórych zakładów pracy, a szczególnie ZNTK w Ostrowie, no i oszczędnej gospodarce — zostały zażegnane. Dzięki więc intensywnej pracy instruktorów i uczniów, którzy latali bez względu na porę dnia i pogodę, plan w szkoleniu podstawowym został wykonany w 100%. „Setki" nie udało się osiągnąć w szkoleniu według drugiej części programu. Przyczyną tego był fakt, że niemal wszyscy szkolący się w tej grupie byli nastawieni na kontynuowanie nauki w OSL. Tymczasem przeprowadzone egzaminy wstępne jeszcze przed zakończeniem szkolenia w klubie i zakwalifikowanie do OSL tylko dwóch pilotów, zniechęciło pozostałych i tylko nieliczni spośród nich wytrwali do końca.

Podobny skok w drugim półroczu zrobili także szybownicy, lecz mimo to 100 i ponad 100% osiągnęli tylko na niektórych odcinkach planu. Ogólnie natomiast jest w tej sekcji również niedobór, do czego oprócz wspomnianych już trudności przyczynił się jeszcze brak „ABC-aka". Wszyscy bowiem powracający ze szkoły ślizgowej piloci, zamiast lotów kontrolnych na „ABC" musieli być wożeni na „Żurawiu", co rzecz jasna — przy jednym instruktorze — nie sprzyjało intensywności szkolenia. Największy jednak kryzys przeżywali wyczynowcy, którzy, poza dwoma rekordami Zydorczaka i diamentem Cnotliwego oraz trzema srebrnymi odznakami, nie mają się czym pochwalić.

*

Widać więc z powyższego, że miniony okres szkoleniowy był wyjątkowo bogaty w trudności, których nie zdołano pokonać. Trzeba jednak stwierdzić, że nawet to co zrobiono wymagało wielkiego wysiłku całej kadry szkoleniowej i technicznej oraz pilotów, wśród których należy wymienić takich aktywistów jak: szybownicy Smoliński, Fórmanek i Rauchut, spadochroniarze Raczyński, Francuz i Jesionowski (dwaj ostatni są także pilotami samolotowymi) oraz wielu innych, którzy nie szczędzili czasu i sił dla pracy w klubie.

Rok ten dla przodującego dotychczas Aeroklubu Ostrowskiego jest zdecydowanie rokiem negatywnym. Śmiem jednak twierdzić, że fakt ten będzie miał dlań także i korzystne znaczenie. Dogłębna bowiem analiza popełnionych błędów, których rzecz jasna ostrowiacy nie uniknęli, pozwoli im wyciągnąć należyte wnioski, zmierzające do wyprowadzenia dalszej działalności na normalne tory. A że błędy swoje już dostrzegli — świadczy o tym bojowy dúch jaki panuje tak wśród kierownictwa jak i kadry instruktorskiej, z całą energią przystępującej już dzisiaj do odpowiedniego zorganizowania pracy w roku przyszłym. Przejawem tego są m. in. prowadzone już w całej pełni przyjęcia kandydatów na szkolenie lotnicze, które dzięki ścisłej współpracy nawiązanej z WKR-em oraz z Prezydium PRN — przebiegają bardzo sprawnie. Odpowiednia ilość i jakość młodzieży do szkolenia oraz perspektywa pracy na nowym lotnisku, gdzie trwają obecnie intensywne prace przy budowie hangarów — jest niewątpliwie rękojmią, że Aeroklub Ostrowski będzie zdecydowanie walczył o pierwsze miejsce w międzyklubowym współzawodnictwie.

JADWIGA SARNOCIŃSKA

Mechanicy i instruktorzy Aeroklubu Ostrowskiego. Drugi od lewej instr. Młocek, czwarty — z-ca do spraw polityczno-wychowawczych — Maciąg. Trzeci od prawej instr. Kubaczewski i czwarty instr. Cierniak.

Cecha charakteru

ALEKSANDER POZDNIEJEW

Przekład z rosyjskiego: ANDRZEJ JASIŃSKI

Lotnisko zaczynało się tuż za stromym nasypem, tam gdzie stał niski kryty czerwoną dachówką domek, zwrócony oknami na pole startowe.

Było już zupełnie widno, kiedy instruktor grupy szybowcowej Wiera Ignatiewna Łazariewa, przechodząc obok domku krytego dachówką, przystanęła i zaczęła nasłuchiwać.

Zza uchylonych drzwi, które prowadziły do gabinetu kierownika aeroklubu, Iwana Stiepanowicza Zabotina, dobiegały znajome głosy. Rozmawiały dwie osoby: zasłużony mistrz sportu Siergiej Poczewałow i uczestnik kursu — Jurij Wolnow.

— Fiuuu! — gwizdnął przeciągle Poczewałow. — Też znalazł ma-szy-nę la-ta-ją-cą! Na niej można tylko krowy straszyć i latać w strefie. A do zdobywania rekordów potrzebne są całkiem inne maszyny...

Wiera otworzyła drzwi i energicznie przestąpiła próg.

— Słuchaj, Poczewałow — zaczęła mówić, opanowując gniew — ja już mam tego dosyć. I cóż to za jakiś ton zblazowanej znakomitości? Uszy więdną od twoich rozważań.

— Ech, Wierka — rzucił niedbale z westchnieniem Poczewałow — ty zawsze przesadzasz. Przypomnij sobie mój rekord, a zapewniam cię, że wszystko stanie się dla ciebie jasne. Jaką ja miałem maszynę? A Wolnow sprzecza się, nie zgadza...

— I robi słusznie — przerwała mu Wiera i odwróciła się do Jurija:

— Idźcie na lotnisko. Ja za minutę...

Poczewałow popatrzył w okno i uśmiechnął się pobłażliwie.

„Zupełnie przewróciło mu się w głowie" — pomyślała Wiera i powiedziała:

— Wiesz, miałam o tobie lepsze wyobrażenie. Wolnow idzie dziś na rekord, pierwszy rekord w swoim życiu. A ty... ty zajmujesz się gadaniną.

W drzwiach Wiera o mało nie zderzyła się z kierownikiem aeroklubu, Iwanem Stiepanowiczem Zabotinem.

Był to emerytowany pułkownik, niemłody już siwy człowiek, który niejedno w życiu widział. Stanowisko kierownika aeroklubu, które objął wkrótce po wojnie, przypadło mu do serca. Jak wszyscy lotnicy w jego wieku, Zabotin szczególnie kochał młodzież. Ponad połowę życia spędził w powietrzu i na lotniskach. Iwan Stiepanowicz cenił w uczestnikach kursów bystry umysł, gruntowną wiedzę, popierał dążenia szybowników do ustanawiania rekordów. Wielu jego wychowanków, których niegdyś postawił na nogi, było obecnie znanymi lotnikami.

Witając się z Wierą i Poczewałowem, Zabotin spytał:

— Dyskutujecie, szybownicy?

Łazariewa, westchnąwszy z urazą, nic nie odpowiedziała. Poczewałow wzruszył ramionami.

— Wiera Ignatiewna nie zgadza się ze mną — powiedział, bawiąc się suwakiem swojej skórzanej kurtki — że na takim wehikule jaki ma Wolnow, można tylko wisieć w granicach strefy. To jest, towarzyszu kierowniku, jasne jak słońce.

Wiera już miała wybuchnąć, ale opanowała się. Jej oczy posurowiały, zbiegły się ładnie wygięte brwi.

— Same loty w strefie... — zaczęła mówić pośpiesznie, z ożywieniem, zwracając się do Zabotina. — To od dawna za mało, Iwanie Stiepanowiczu i dla mnie samej, i dla takich chłopców jak Wolnow i Jakowlew.

Poczewałow udał, że nie słyszy i ironicznie popatrzył na Łazariewą.

— Rekordy! Loty na odległość! — powiedział. — A czy zastanawialiście się, Wiero Ignatiewna, z czym związane jest lądowanie poza lotniskiem? Różne rzeczy mogą się zdarzyć: Wolnow ma na kursie lasy, błota. Wolnow — to nie ja i nie wy, a i sprzęt jest nie ten. Należy to brać pod uwagę.

Mówiąc to, Siergiej zatrzymał się naprzeciwko biurka, przy którym siedział kierownik aeroklubu. Prawdopodobnie Poczewałow miał nadzieję, że Zabotin zwróci na niego uwagę i poprze go. Ale zamierzony efekt nie nastąpił. Iwan Stiepanowicz przeglądał w milczeniu jakieś papiery, a twarz jego wyrażała kamienne opanowanie człowieka, który w ciągu wielu lat przywykł do pojmowania z pół słowa tych, którzy z nim rozmawiają.

— Wiecie co, Poczewałow — powiedział wreszcie — przecież Wiera Ignatiewna także ponosi odpowiedzialność za przygotowanie szybowników ze swej grupy, poza tym wie również coś niecoś o nich samych. Jeśli zaś idzie o sprzęt, to pamiętajcie, że na tym szybowcu można osiągnąć niezłe rezultaty i młodzież stara się wycisnąć z niego wszystko, co tylko można. I latają, w dodatku jak jeszcze latają! Czasem wydaje mi się, że sam przypomniałbym sobie dawne czasy, kiedy na nich patrzę. Sokoły!

— Cóż, „pożyjemy — zobaczymy" — wymamrotał Poczewałow, obgryzając paznokcie i chmurząc się.

Wiera popatrzyła na niego uważnie i wydało się jej, że pod długim spojrzeniem Zabotina twarz Siergieja zbladła i od razu jakoś zmizerniała.

— Dobra — powiedział Iwan Stiepanowicz wstając zza biurka i składając papiery — idziemy na lotnisko.

Poczewałow chciał coś mu powiedzieć albo go zatrzymać, ale prawdopodobnie rozmyślił się i pochmurny, przygnębiony, z wysiłkiem ruszył do drzwi.

Za progiem objął go poryw upalnego wiatru. Przeszedłszy kilka kroków Poczewałow zakrył nagle dłonią lewe oko i jego pełna, rumiana twarz zmarszczyła się.

— Wierka! — zawołał idącą na przedzie Łazariewą. — Poczekaj! Wpadło mi coś do oka. Bądź taka dobra...

Łazariewa zatrzymała się. Poczekała zanim Poczewałow zbliżył się do niej, wyjęła z kieszeni czystą batystową chusteczkę i odwróciwszy powiekę, zręcznie usunęła ziarnko piasku.

— Teraz w porządku — powiedział Poczewałow. — Już nie przeszkadza. Dziękuję. Rozumiesz, sam bym to zrobił, ale to niezbyt wygodnie...

*

— A ty, tatusiu, dokąd się wybierasz? — spytał Jurij, kiedy się obudził i zobaczył, że ubrany już ojciec siedzi przy stole i je śniadanie.

Piotr Iljicz odstawił szklankę, pogładził przepalone do żółta wąsy i dopiero wtedy odpowiedział:

— Na rekord.

— Żartujesz?

— Wędki już przygotowałem — ojciec kryjąc uśmiech skinął w kierunku kąta, gdzie stał jego rybacki ekwipunek. — Chcę się wybić.

— Myślisz, że suma przyniesiesz?

— A co? Choćby nawet i suma...

Jurij umył się pośpiesznie i wyjrzał za drzwi.

— Pogódką się interesujesz? — chytrze patrząc na syna spytał Piotr Iljicz.

— Acha, pogódką — odezwał się Jurij z ganku. Rozczesywał mokre włosy i zadarłwszy głowę, patrzył w niebo. O tej wczesnej godzinie było szczególnie głębokie, ze zrebrzystozielonkawą smugą na skraju horyzontu

Ojciec i syn wyszli z domu razem.

Po drodze Piotr Iljicz spytał:

— No, a jakże, ten... Poczewałow, czy jak mu tam, nie popsuje ci święta?

Syn dzielił się z ojcem wszystkim, co przeżywał i Piotr Iljacz ukształtował już sobie wyobrażenie na temat towarzyszy Jurija: kochającej młodzież, niezmordowanej szybowniczki Wiery Łazariewej, swego rówieśnika — spokojnego i mądrego Iwana Stiepanowicza, zarozumiałego Poczewałowa...

— Nie powinien popsuć — powiedział po namyśle Jurij. — Wszystko jest już zdecydowane. Dokumenty przygotowano jeszcze wczoraj. A ten Poczewałow, to w sumie nie jest zły człowiek. Tylko to jedno, wiesz: ma wygórowane wyobrażenie o sobie.

— To znaczy, że nie szanuje swego robotniczego dobrego imienia — zakonkludował Piotr Iljicz.

— On zdaje się nie pochodzi z robotników. Dokładnie nie wiem.

— U nas w oddziale głównego mechanika też był taki Poczewałow — mówił dalej Piotr Iljicz. — Ciągle obnosił się ze swoimi wynalazkami: „Mój projekt! Moje usprawnienie! Moja konstrukcja!" Okazało się, że to marniutki człowiek.

— Czemu ja go nie znam? — spytał Jurij.

— Kiedy ty przyszedłeś, jego już nie było.

— Tato, mój autobus! — zawołał Jurij. — Bywaj zdrów!

Nie bez lęku odprowadzał syna tego ranka tokarz Wolnow. Myślał o nim i rankiem, i na rybach. Na niebie — to nie to co na ziemi: wszystko może się zdarzyć.

A Jurij jechał na lotnisko, jak na święto. Był w podniosłym nastroju. I ranek nastał jasny, pogodny. Znaczny, że wszystko będzie w porządku. Główna rzecz, to spokój. Przecież w gruncie rzeczy nie zdarzyło się nic nadzwyczajnego. Zwykła próba ustalenia rekordu. I to wszystko.

Wiedział, że instruktor grupy szybowcowej, Wiera Łazariewa, doskonale pojmuje jego radosne wzruszenie. A zresztą, jakże miała nie pojmować, nie czuć tego, o czym tyle razy ze sobą rozmawiali, o czym marzyli jeszcze na samym początku wiosny, kiedy w leśnych wąwozach leżał śnieg i jaskrawo błękitniało niebo nad lotniskiem.

Jurij od dawna już się starał, żeby zezwolono mu na przelot. Ale ciągle coś się nie kleiło. I wiele tu było winy Poczewałowa, który namawiał Wierę i kierownika aeroklubu, aby poczekali jeszcze, żeby byli ostrożni... Spotykając go, Jurij niejednokrotnie pytał:

— Czyżby wam, Siergieju Antonowiczu, sprawiało jakąś przyjemność trzymanie mnie na uwięzi?

Poczewałow patrząc w bok ogryzał paznokcie i milczał. Potem, pobawiwszy się potrzaskującymi suwakami skórzanej kurtki mówił grymaśnym tonem:

— Cóż, jesteście zdolnym uczestnikiem kursu, Wolnow. Latacie nieźle. Zgoda, podzielam punkt widzenia Wiery Ignatiewny. Ale tylko tyle. Ćwiczcie na razie w strefie. Nie widzę w tym nic szkodliwego. A rekord... — tutaj zazwyczaj wzdychał i na jego twarzy pojawiał się cierpki grymas. — Rekord to sprawa przyszłości, a w dodatku nasz sprzęt nie zupełnie tym celom odpowiada...

I Jurij „ćwiczył" w strefie, zazdroszcząc w głębi duszy zasłużonym sportowcom, uczestnikom zawodów szybowcowych, ustalającym co roku nowe rekordy i wszystkim tym, którzy mieli prawo do przelotów.

A jakże męczące było oczekiwanie na zezwolenie kierownika aeroklubu. Wiera — oto kto pomógł. To ona wywalczyła, że zezwolono mu na lot z lądowanem poza lotniskiem.

I oto nastąpił długo oczekiwany dzień.

Wysoki, barczysty Jurij stał obok szybowca i trzymając się ręką kabiny odpowiadał na żarty przyjaciół, uśmiechał się. W jego kieszeni leżało, przygotowane jeszcze poprzedniego dnia zaświadczenie, że uczestnik kursu szybowcowego Jurij Wolnow odbywa lot nad terytorium Związku Radzieckiego.

W samolocie holującym i w szybowcu umieszczono już zaplombowane barografy. Tylko Iwan Stiepanowicz i Wiera wciąż jeszcze się naradają.

„Żeby już tak prędzej... pomyślał Jurij. — I na co czekają?" Zręcznie, ale bez zbytecznego pośpiechu, usiadł w kabinie. Skąpymi lecz dokładnymi ruchami sprawdził działanie sterów i lotek i usadowiwszy się wygodnie, przygotował się do startu.

Wreszcie skończyła się udręka oczekiwania.

W powietrzu jego niepokój od razu znikł. Kiedy szybowcem zaczęło gwałtownie podrzucać, Jurij wyczepił się i szybko znalazłszy noszenie zaczął nabierać wysokości.

Pod kłębiastymi chmurami, podobnymi do gór bawełny, było chłodno i Jurij, skuliwszy się z lekka, spojrzał na ziemię. Daleko w dole widać było lasek, który zielonym półksiężycem obejmował lotnisko. Obok domku krytego dachówką, stali uczestnicy kursu i obserwowali jego lot. Po szosie sunęły w kierunku miasta, jeden za drugim, samochody. Jak cienka srebrzysta żmijka, kryjąc się w nadbrzeżnych zaroślach, wiła się leśna rzeczka.

(c. d. n.)

Pilot Ivans w kabinie szybowca Schweizer 1-23, przystosowanego do lotów wysokościowych. Widoczne są podwójne „okienka" limuzyny.

SZYBOWCOWE LOTY STRATOSFERYCZNE

Mgr inż. KAZIMIERZ ALBIN

DO niedawna jeszcze loty wysokościowe na szybowcach miały ograniczony zasięg z uwagi na brak specjalnego sprzętu i wyposażenia. Spadek ciśnienia z wysokością oraz obniżona temperatura wymagają ochrony pilota przed zaburzeniami ustroju. Atmosfera wzorcowa podaje, że na wysokości 8 000 m temperatura wynosi — 37°C, a na wysokości 11 000 m — 56°C. Jasne jest, że takie warunki nie sprzyjają wykonywaniu lotów na szybowcach i wymagają specjalnego ekwipunku.

W roku 1950 Amerykanie dwukrotnie przekroczyli wysokość 10 km na szybowcach częściowo do tego celu przystosowanych. Loty te wykonano w Bishop — w Kaliforni, u stóp gór Sierra Nevada, gdzie występują warunki umożliwiające uzyskanie rekordowych wysokości na fali. Harland Ross i George Deibert wybrali do lotu dwumiejscowy szybowiec „Schweizer TG-3" i włożyli wiele pracy w jego przebudowę i przystosowanie do lotu wysokościowego. Najważniejszym zadaniem było zabezpieczenie kabiny przed stratami ciepła. W tym celu wykonano nadzwyczaj staranne uszczelnienie osłony kabiny i wykroju kadłuba w miejscu zabudowania kółka. Dobre wyniki dało zastosowanie uszczelek gumowych oraz izolacji z waty szklanej na ścianach kabiny. Ponadto dla zapewnienia widoczności z kabiny pilota, przynitowano nakładki z plexi w przedniej części osłony, zachowując odpowiednią poduszkę powietrzną dla uniknięcia zamarzania. Ze względu na skurcze plexi, całą osłonę kabiny zabezpieczono dodatkowo przy pomocy taśm duralowych.

Obie kabiny zostały wyposażone w komplet przyrządów do ślepego pilotażu, ze specjalnym wariometrem i wskaźnikiem temperatury umieszczonymi na przedniej tablicy. W tyle kabiny znalazły miejsce barografy i instalacja tlenowa. Załoga była ubrana w kombinezony ciśnieniowe i maski tlenowe.

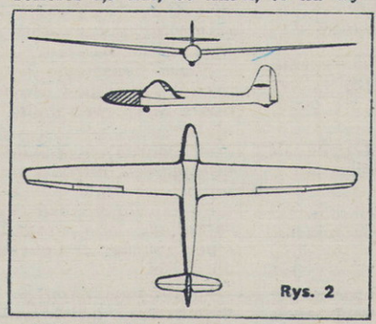
Kombinezon ciśnieniowy (fot. 1) posiada silną powłokę zewnętrzną, pod którą znajduje się szereg dętek. Po zasznurowaniu na ramionach i nogach pilota pompuje się go do odpowiedniego ciśnienia, co powoduje ucisk organów wewnętrznych i naczyń krwionośnych. Głowa i twarz chronione są przez specjalny hełm, otrzymujący tlen. Tak wyposażona załoga szybowcowa osiągnęła wysokość 11 000 m n. p. m., przy czym temperatura otoczenia wynosiła — 56°C.

Jeszcze lepszy wynik uzyskał 30 grudnia 1950 r. William S. Ivans który pobił na fali w Bishop światowy rekord wysokości na zbudowanym całkowicie z metalu wysokowyczynowym szybowcu „Schweizer 1-23". Osiągnął on wysokość absolutną 12 400 m, przy czym zanotował temperaturę otoczenia —69°C. Przy dostosowaniu szybowca do lotów wysokościowych Ivans korzystał z doświadczeń swoich poprzedników.

Jakkolwiek publikacje FAI donoszą o zatwierdzaniu coraz to nowych rekordów wysokości ustanowionych na fali, konstruktorzy zdają sobie z tego sprawę, że istnieje granica tych osiągnięć z uwagi na brak specjalnych szybowców stratosferycznych.

Dlatego francuski inżynier Raymond Jarland rozpoczął kilka lat temu opracowanie projektu specjalnego szybowca przeznaczonego do dużych wysokości o pułapie około 16 000 m. Przed konstruktorem stanęło zagadnienie wymagające pokonania całego szeregu trudności, niespotykanych w budowie normalnego szybowca. Przeprowadzone studium wytrzymałości wykazało, że szybowiec musi sprostać obciążeniu wywołanemu stosunkowo dużą prędkością holowania, bo ponad 200 km/h, w związku z czym wydłużenie skrzydła nie może przekraczać wartości 15.

Załączona na rys. 1 biegunowa prędkości pozwala na przeanalizowanie zachowania się szybowca w locie ślizgowym na różnych wysokościach. Zarówno prędkość lotu jak i opadanie ulega zmianie wskutek zmniejszającej się gęstości powietrza (p) ze wzrostem wysokości. Jeżeli np. prędkość odpowiadająca maksymalnej doskonałości wynosi (na wysokości 0,5 km) 80 km/h, to na wysokości 16 km osiąga ona z górą 200 km/h. Zarazem prędkość opadania wzrasta z 0,6 m/sek do ok. 1,5 m/sek. Do uzyskania wymaganych osiągów obciążenie powierzchni nie powinno przekraczać 16 kG/m².



Rys. 2

Zagadnienie zabezpieczenia pilota przed spadkiem ciśnienia wraz z wysokością wymaga specjalnego rozwiązania. W grę wchodzi kabina hermetyczna, stosunkowo ciężka dla szybowca, lub kombinezon ciśnieniowy, bardzo niewygodny dla pilota. Konstruktor przyjął rozwiązanie pośrednie projektując przód kabiny, we wnętrzu której utrzymane jest ciśnienie odpowiadające wys. 8 000 m oraz zastosował inhalator tlenowy.

Drugim ważnym zagadnieniem w budowie szybowca stratosferycznego jest utrzymanie znośnej temperatury w kabinie. Najlepsze byłoby ogrzewanie elektryczne, co jednak połączone jest z dużym ciężarem akumulatora. W tym wypadku przyszła z pomocą chemia. Okazało się, że zastosowanie termitu (mieszanina sproszkowanego aluminium i tlenku żelaza powodująca wysoką temperaturę) osłabionego dodatkiem corrindu, w ilości około 3 kG wystarcza do utrzymania w kabinie w czasie 5-godzinnego lotu temperatury 0°C. Dla uzyskania lepszej izolacji kabiny wyłożono przestrzeń pomiędzy pokryciem zewnętrznym a wewnętrznym czterema warstwami bardzo cienkiej blachy aluminiowej (folia), oddzielonymi warstwą powietrza. Osłonę kabiny wykonano z kilku warstw plexi izolowanych również warstwą powietrza, przy czym zwrócono uwagę na zachowanie odpowiedniej grubości powłoki zewnętrznej.

Ponadto przestudiowano cały szereg problemów, które nie mają miejsca w budowie szybowca normalnego. I tak więc dla uniemożliwienia strat ciśnienia i temperatury zaszła konieczność opracowania osłony sterownicy w miejscu wykroju w podłodze (mieszek) oraz uszczelnienia wszystkich przepustów napędów w kabinie pilota. Łożyska sterownicy wykonano ze specjalnej stali, zapewniono ponadto wentylację kabiny, rozwiązano pomyślnie zagadnienie absorbcji dwutlenku węgla wydalanego z organizmu oraz usuwania nadmiaru wilgotności.

Całkowity ciężar kompletnej kabiny ciśnieniowej z pilotem wynosi 300 kG. W związku z tak dużym ciężarem szybowca zaszła konieczność dobrania takich wymiarów, aby uzyskać wymagane osiągi. Dane techniczne tego szybowca, który został nazwany „Brequet 903", przedstawiają niespotykane wartości. I tak więc:

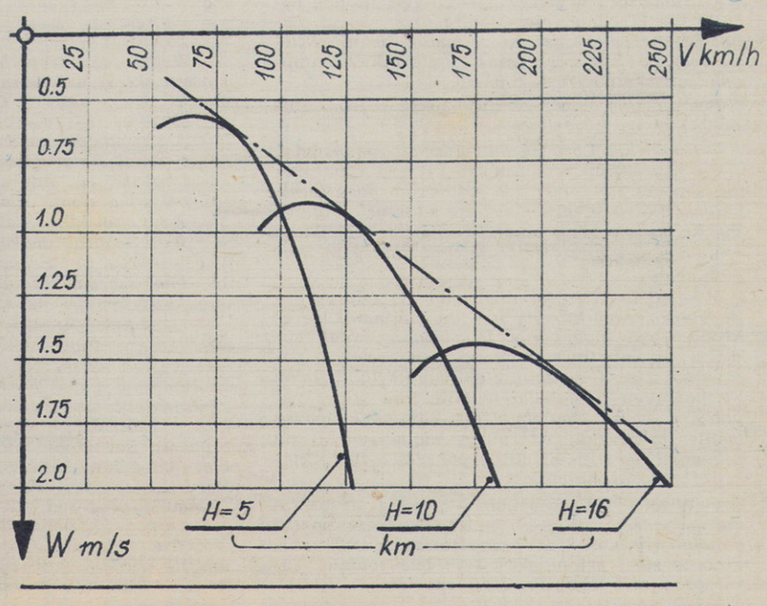
Rozpiętość	—	24,2 m
Długość	—	14,0 m
Powierzchnia skrzydła	—	41,7 m²
Ciężar w locie	ok.	650 kG
Obciążenie powierzchni	—	15,5 kG/m²
Wydłużenie	—	13,2
Max. prędkość w locie poziomym	—	350 km/h
Pułap		16 000 m

Na rys. 2, przedstawiającym omawiany szybowiec, zakreskowano przód szybowca, w którym mieści się kabina hermetyczna.

Praca M. Jarlanda i jego zespołu inżynierów, mająca na celu zbudowanie specjalnego szybowca, stwarza nowy krok w rozwoju lotów stratosferycznych pozwalających położyć kres tajemnicom fali.

Pilot w kobinezonie ciśnieniowym wraz z hełmem.

Rys. 1



Polska Ludowa — rajem lotniczym

SEPP HAUSL
Sekretarz Austriackiego Klubu Modelarzy i Pilotów Sportowych im. Wilhelma Kressa

ARTYKUŁ NAPISANY SPECJALNIE DLA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

AUSTRIACKI Klub Modelarzy i Pilotów Sportowych im. Wilhelma Kressa, który należy do ŚFMD, wytypował mnie jako sekretarza tego klubu na Festiwal i na posiedzenie Rady ŚFMD. Jednocześnie polecono mi nawiązanie kontaktu z APRL i zaznajomienie się z jego organizacją. Zastanawialiśmy się bowiem nieraz w Austrii nad tym, czemu przypisać sukcesy wyczynowe polskich szybowników, co zapewniło Polsce przodującą pozycję w dziedzinie szybownictwa.

W Polsce spotkałem się z serdecznym przyjęciem. Olbrzymie wrażenie wywarła na mnie odbudowa polskiej stolicy. W drugim dniu pobytu w Warszawie znalazłem się na lotnisku. I muszę przyznać, że po przyjściu na lotnisko nie mogłem wyjść z podziwu. Nie miałem bowiem wyobrażenia o tym, jak może wyglądać raj lotniczy — a jest nim lotnisko Aeroklubu Warszawskiego. Muszę polskim kolegom wyjaśnić dlaczego użyłem takiego określenia.

W Austrii warunki uprawiania sportu lotniczego i szybowcowego są zgoła inne niż w Polsce. Większą część wydatków na budowę lub zakup samolotów muszą ponosić członkowie poszczególnych klubów lotniczych. W wyjątkowych wypadkach niektóre kluby otrzymują finansowe subwencje od aeroklubów. Wypadki takie są jednak bardzo rzadkie, gdyż aerokluby mają również ograniczone możliwości finansowe. Wydatki związane z prowadzeniem działalności lotniczej pokrywane są przez samych członków. Obciążenie to wygląda mniej więcej tak: robotnik zarabia od 1 000 do 1 500 szylingów miesięcznie. Możemy więc przyjąć, że 1 syling równa się 1 złotemu. Wpisowe do klubu wynosi od 20 do 50 szylingów; miesięczna składka od 10 do 20 szylingów. Poza tym każdy członek musi poświęcić w tygodniu od 3-ch do 5-ciu godzin pracy dla klubu.

Każdy start (w zależności od klubu - zrzeszenia na jednomiejscowym szybowcu kosztuje od 10 do 15 szylingów, na dwumiejscowym — 25 do 30 szylingów. Koszt holowania — około 60 szylingów. W alpejskich szkołach lotniczych Zell am See i Aigen im Ennstal dolicza się dodatkowo minutowy podatek w wysokości 2 szylingów za każdą minutę. Godzina lotu na samolocie silnikowym Piper kosztuje około 300—400 szylingów.

Nasi przyjaciele — Polacy mogą sobie teraz wyobrazić, ile wyrzeczeń musi ponosić młodzież w Austrii, jeśli chce uprawiać sport lotniczy. Oto dlaczego użyłem określenia, że **Polska Ludowa jest rajem lotniczym.**

W Austrii młodzi adepci lotnictwa z uwagi na wysokie koszty mało latają. Mogą oni rozwijać się bardzo skromnie i wolno. Chciałbym tu poruszyć sprawę bezpieczeństwa lotów. Otóż w rozmowach z przyjaciółmi w Polsce dowiedziałem się, że szybowce wycofuje się tu po 6-ciu latach służby i oddaje na złom. Oznacza to, że piloci mają stale pierwszorzędny sprzęt do dyspozycji. U nas natomiast lotnicy muszą walczyć przeciwko tego rodzaju zarządzeniom, gdyż wprowadzenie ich równałoby się praktycznie zawieszeniu wszelkiej działalności lotniczej. W tej chwili mamy w Austrii dużą ilość szybowców, które wybudowane zostały jeszcze przed 1945 r.

Myślę, że jasno przedstawiłem, z jakimi trudnościami boryka się sport szybowcowy w Austrii. Cóż, u nas panują stare stosunki społeczne i dlatego sport lotniczy nie może mieć tych możliwości rozwojowych, jakie ma w Polsce Ludowej.

Myślę, że nasi przyjaciele — Polacy na podstawie stosunków, jakie panują u nas w dziedzinie lotniczej, zdadzą sobie z tego sprawę jak wiele robi Państwo Polskie dla młodzieży i jakie możliwości ma w Polsce narybek lotniczy w porównaniu z innymi krajami, gdzie panuje ustrój kapitalistyczny.

Chciałbym szczególnie podkreślić, że byliśmy bardzo wzruszeni serdecznym przyjęciem, jakie zgotowali nam polscy przyjaciele — lotnicy. Jeszcze raz potwierdziło się, że lotnicy niezależnie od państwa, do którego należą, rozumieją się jak bracia. Myślę, że należałoby stąd wyciągnąć wniosek. Trzeba zacieśniać kontakty między aeroklubami różnych narodów, trzeba wzmacniać i pogłębiać przyjaźń między lotnikami, aby nigdy nie nieśli śmierci i zniszczenia.

Chciałbym złożyć tą drogą serdeczne podziękowanie w imieniu Austriackiego Klubu Modelarzy i Pilotów Sportowych im. Wilhelma Kressa Panu Generałowi Turskiemu — Prezesowi APRL, za zrozumienie i życzliwość, jakie wykazał dla naszego klubu. A lotnikom Aeroklubu PRL przesyłam pozdrowienia i życzę dalszych sukcesów międzynarodowych.

Pozwólcie, że przy okazji wyrażę na łamach Waszego pisma pragnienie, by szybownictwo jak najszybciej zostało wprowadzone do igrzysk sportowych młodzieży.

Edward Makula zapoznaje szybownika austriackiego, gościa Festiwalu z „Jaskółką". Foto: Koszewski

Wie nett — jak miło — mówi Erika Funk do instr. Redasa z AW po locie na „Bocianie". Austriaczka pani Funk odwiedziła również Aeroklub Warszawski w czasie Festiwalu.

PIERWSZE SZYBOWCOWE LOTY STRATOSFERYCZNE

W marcu 1936 r. znany radziecki pilot-oblatywacz P. Stefanowski wykonał pierwszy w ZSRR lot stratosferyczny na szybowcu „G-9" konstrukcji inż. Gribowskiego. Zespół osiągnął wysokość 10 360 m, poczem szybowiec wyczepił się i wykonał lot ślizgowy w czasie 1 h 40 min. Był to światowy rekord wysokości. Lot rekordowy poprzedziły liczne próby prowadzone przez Stefanowskiego, Premana, Niuchtikowa i inż. Czasowikowa.

Szybowiec „G-9" był wyposażony w specjalne oprzyrządowanie dla celów naukowo-badawczych i sygnalizacji. W czasie jednego z lotów próbnych szybowiec holowany przez samolot „R-5" osiągnął wysokość 6 100 m, przy czym pilot nie posługiwał się aparaturą tlenową. Do tego czasu znany był zaledwie jeden wypadek przelotu zespołu samolot—szybowiec przez Alpy na wysokości 7 600 m.

Obok: Pilot P. Stefanowski. U góry szybowiec G-9.

List konstruktora „Jaków" do młodzieży radzieckiej

Z okazji rozpoczęcia nowego roku szkolnego 1955-56 znany i bardzo popularny w ZSRR konstruktor lotniczy Aleksander Jakowlew przekazał uczącej się młodzieży za pośrednictwem czasopisma „Pionier" — list z życzeniami:

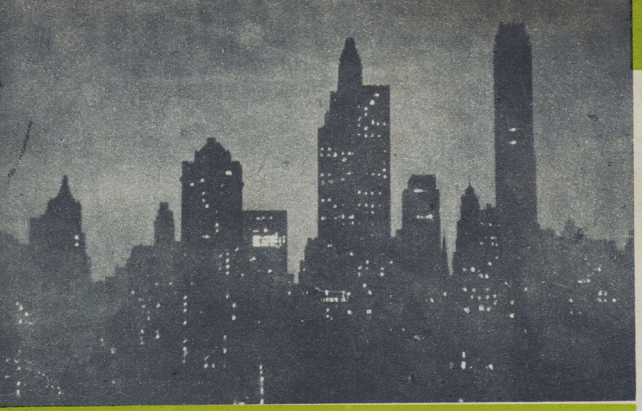
„Nowy rok szkolny rozpoczął się nie tylko lekcjami w klasach ale i pracą w modelarniach szkolnych. Chciałbym wam życzyć ciekawej i owocnej pracy. W tym roku pracujcie nad nowymi urządzeniami, radioodbiornikami, nowymi modelami okrętów, parowozów, kombajnów, samolotów.

Niegdyś i ja byłem młodym technikiem i na długo przed startem moich pierwszych prawdziwych samolotów, startowały modele zbudowane przeze mnie i moich towarzyszy.

Nie zawsze się wszystko udawało. Były modele, które troszeczkę latały, były i takie co nie chciały w ogóle latać, ale to nas nie zniechęcało. Była to dobra szkoła dla przyszłego konstruktora.

Życzę wam sukcesów. Uczcie się zawzięcie, nie obawiajcie się trudności. Tylko wykształcony, rozumny człowiek może się stać pełnowartościowym budowniczym naszego szczęśliwego życia".

Bohater Pracy Socjalistycznej
konstruktor lotniczy
A. JAKOWLEW



PIĘĆ DNI W NOWYM JORKU

Mgr inż. SERGIUSZ MINORSKI

KORESPONDENCJA WŁASNA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

ZANIM rozpocznę zasadniczy temat niniejszego artykułu chcę poinformować Czytelników co to jest właściwie IATA.

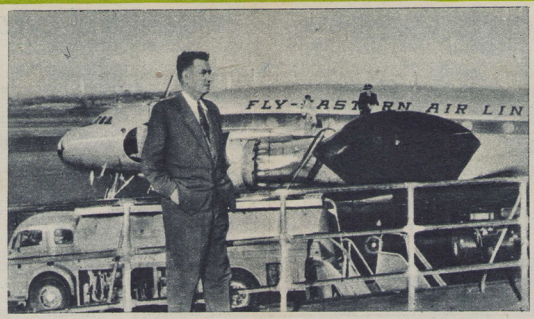
IATA (International Air Transport Association) czyli Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych jest następcą dawnego Międzynarodowego Stowarzyszenia Przewozu Lotniczego (International Air Traffic Association) założonego w roku 1919 w Hadze. Stowarzyszenie dawne działało przeważnie w Europie do roku 1939. Po wojnie IATA rozpoczęła nową działalność obejmując swoim zasięgiem obie półkule. Nowa IATA powstała 19 kwietnia 1945 roku w Hawanie. Obecnie IATA pełni rolę czynnika regulującego szereg problemów związanych z międzynarodową komunikacją lotniczą. IATA ujednolica przepisy transportu lotniczego zwłaszcza w dziedzinie handlowej. Dzięki współpracy na terenie IATA osiągnięto w transporcie lotniczym takie ujednolicenie procedur, jakie nie znane jest innym gałęziom transportu naziemnego. Na przykład: taryfy oparte są na jednolitym systemie światowym. Wprowadzono jeden wzór dokumentów przewozowych ważnych na liniach towarzystw lotniczych należących do IATA. IATA zrzesza obecnie 74 członków, czyli towarzystw lotnictwa cywilnego z całego świata. PLL „Lot" należą do IATA od początku swego istnienia.

Aby dać pojęcie o wielkim wzroście przewozów lotniczych na całym świecie można wymienić nieco liczb porównawczych. I tak, w roku 1920 samoloty towarzystw zrzeszonych w IATA przebyły 1 milion kilometrów przewożąc 3 500 pasażerów.

W roku natomiast 1954 przewieziono 44 miliony pasażerów. Przez Atlantyk dokonano 15 000 przelotów przewożąc ponad pół miliona pasażerów. Dziś 2 500 samolotów komunikacyjnych łączy około 3 500 miast rozsianych na całej kuli ziemskiej.

Tematem bieżącego XI zebrania członków IATA było podsumowanie wyników dotychczasowej działalności oraz wymiana szeregu doświadczeń, szczególnie z dziedziny zastosowania śmigłowców w przewozie pasażerskim i towarowym. Poza tym dokonano wyboru komitetu wykonawczego oraz nowego przewodniczącego IATA, na rok 1955/56.

Zebranie rozpoczęło się dnia 17 października i trwało pięć dni, wypełnionych obradami, zwiedzaniem urządzeń lotniskowych i samego miasta. Dla informacji mogę podać, że obrady prowadzono na 18 piętrze hotelu Waldorf-Astoria w Nowym Jorku. Delegacja polska składająca się z dwóch osób: niżej podpisanego i inż. J. Zwierzyńskiego była przyjęta bardzo przychylnie. Dał temu wyraz nowy przewodniczący pan Trippe witając serdecznie polską delegację w swoim oficjalnym przemówieniu. Podczas obrad zwracano dużą uwagę na perspektywę wzrostu ruchu turystycznego Wschód-Zachód. Tak więc i tu panował duch obrad genewskich, których celem jest zmniejszenie napięcia w stosunkach między krajami i zapewnienie trwałego pokoju.



Autor artykułu na lotnisku La Guardia. Z tyłu samolot amerykański typu „Constellation" firmy Lockheed.

O ile w dziedzinie komunikacji samolotowej nie ma obecnie nic nowego to w dziedzinie komunikacji śmigłowcowej zaznaczył się wybitny postęp. W USA istnieją na przykład obecnie dwa towarzystwa lotnicze, które wyłącznie eksploatują śmigłowce. Łącznie z belgijską „Sabeną", która również ma linię śmigłowcową, można więc w tej chwili mówić o trzech eksploatatorach śmigłowców na świecie. W warunkach amerykańskich przy połączeniu wysp i miast oraz lotnisk między sobą zastosowanie śmigłowców jest uzasadnione. Co do kosztów to jest to rzecz względna. Okazuje się bowiem, że śmigłowiec w trudnych warunkach terenowych, jakie ma Nowy Jork i jego okolice (wody i trudno dostępne lądowiska) spełnia doniosłą rolę wygodnego i bezpiecznego środka lokomocji. Przy tym podróż np. z lotniska Newark do lotniska La Guardia (około 40 km — 17 minut lotu) kosztuje około 9 dolarów, co jak na warunki amerykańskie nie jest jeszcze tanio.

Sam przelot z Europy do Ameryki jest dość męczący, a szczególnie odcinek z Shannon (w Irlandii) do Ganderu (Nowa Funlandia). Odcinek ten o długości 3 268 kilometrów przebywa się w ciągu około 12 godzin, startując w nocy z Europy.

Lot na wysokości 5 kilometrów w kabinie ciśnieniowej nie jest jeszcze przyjemnością i mimo wzorowej obsługi i dobrego sprzętu (samolot „DC-6-b" towarzystwa belgijskiego „Sabena") w kabinie jest duszno, tak, że o normalnym śnie nie było mowy. O ile lot nad Oceanem jest mało atrakcyjny to trasa z Ganderu do Nowego Jorku (około 1 500 km) jest pod względem krajoznawczym bardzo ciekawa. Leci się tu nad skalistym wybrzeżem i szeregiem wysp Kanady mijając miasto Halifax i wreszcie lądując w Nowym Jorku.

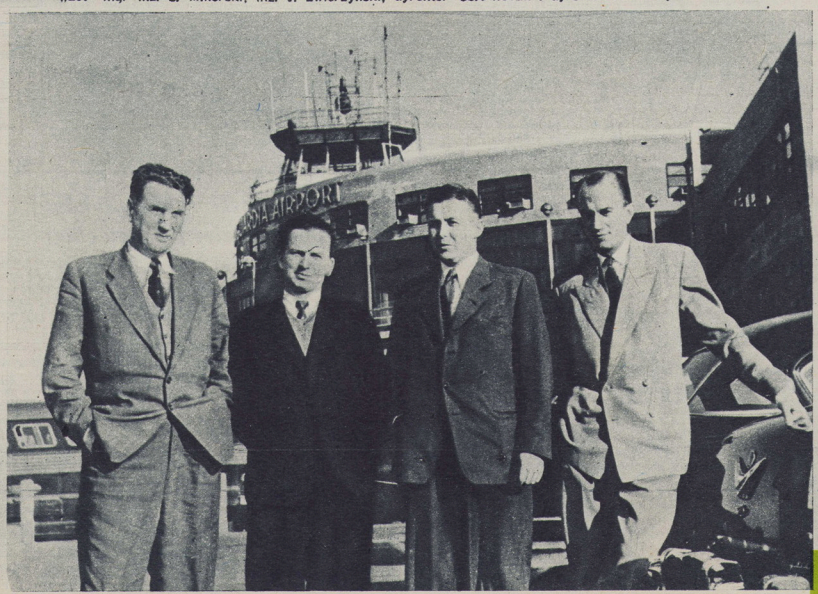
Ogrom Nowego Jorku trudno ocenić z góry, znacznie lepiej zrobić to z ziemi, tylko że spojrzenie na drapacze chmur z dużej odległości

Kontrasty N-Jorku.

ludzi nieco, podczas gdy spojrzenie z bliska rozczarowywuje. Na lotnisku na którym lądowaliśmy, panuje duży ruch, znacznie większy niż na przykład w Le Bourget pod Paryżem.

Nowy Jork z bliska, szczególnie dla przybysza z Europy, jest bardzo przytłaczający swoją ciasnotą i ciemnością ulic-wąwozów. Poza tym nie widać tu czystości na ulicach, na której braki tak nieraz u nas narzekamy. Potężne z oddali drapacze chmur okazały się z bliska często jako nieolicowane lub nie pomalowane domy. Widać, że tu bardzo

Delegacja polska i czechosłowacka na Zjazd IATA na lotnisku La Guardia w Nowym Jorku. Od lewej: dyr. PLL „Lot" mgr inż. S. Minorski, inż. J. Zwierzyński, dyrektor CSA Novak i dyrektor handlowy CSA — Bercal.



Wnętrze siedziby ONZ w Nowym Jorku. Przemawia delegat ZSRR.

trudno coś remontować, albo też — nie ma na to czasu. Oglądając miasto trafiliśmy akurat na prawdziwie jesienną pogodę i tym bardziej Nowy Jork wydał nam się zanieczyszczony.

Będąc w Nowym Jorku zwiedziliśmy również siedzibę ONZ, wyróżniającą się ze wszystkich domów miasta super-prostotą architektoniczną. Po prostu jedno wielkie pudełko z siatką okien.

Obrady IATA cieszyły się dużym, jak na Amerykę zainteresowaniem prasy. Co dzień ukazywało się szereg wywiadów, a między innymi i rozmowa ze mną — z której wynikało, że jestem prezydentem czechosłowackich linii lotniczych, a dyrektor Nowak z CSA moim radcą handlowym. Interwencja moja nie odniosła oczywiście skutku, bo jak nas pocieszono, tu i tak nikt prasie nie wierzy. Lecąc li tylko na sensację, dziennikarze niektórych pism nie zastanawiają się w ogóle czy tak było czy inaczej. Nie można się więc dziwić, że nieścisłe informacje nie przysparzają dzienikarzom takich czytelników, którzy by wierzyli bez ograniczeń temu co drukowano.

Pisząc o prasie chciałbym jeszcze wspomnieć o prasie polskiej. Trudno sobie nawet wyobrazić jakie brednie o naszym kraju są tu wypisywane. Polonia amerykańska (szczególnie ta sprzed wojny) zupełnie nie jest zorientowana o sytuacji w Polsce Ludowej, a kłamliwe pogłoski o rzekomej nędzy, o terrorze policyjnym itp. w naszym państwie są codzienną pożywką reakcyjnej prasy polskiej otumaniającej Czytelników.

Do kraju wróciliśmy 26 października lecąc z Nowego Jorku do Manchester w Wielkiej Brytanii, a stamtąd normalną drogą przez Brukselę i Paryż do Warszawy.

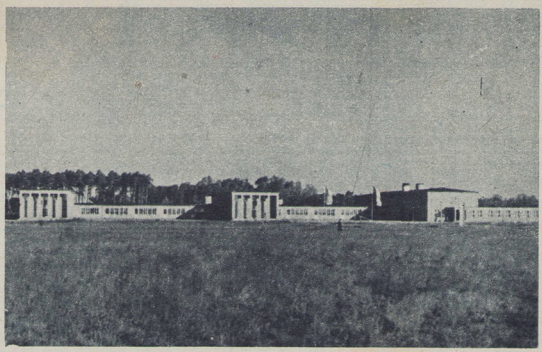
Wróciliśmy z obrad IATA wierząc, że zamierzenia ożywienia ruchu turystycznego pomiędzy Wschodem i Zachodem przybiorą coraz bardziej realne formy. W tych zamierzeniach nasze linie lotnicze wezmą jak najbardziej czynny udział.

Siedziba organizacji Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku.
Wszystkie zdjęcia autora

W CENTRALNYM AEROKLUBIE GST

EDMUND STANIEWSKI, mjr

KORESPONDENCJA WŁASNA



Zabudowania Centralnego Aeroklubu GST w Schönhagen.

Po godzinnej jeździe autostradą z Berlina skręcamy na boczną szosę, prowadzącą do Centralnego Aeroklubu GST w Schönhagen, którego kierownikiem jest znany nam z pobytu w tym roku w Polsce pilot szybowcowy tow. Fliegauf. Opowiada on nam z prawdziwą dumą o swym ośrodku, malowniczo położonym u podnóża niewielkich pagórków, Projekt budowy ośrodka powstał w latach 1951 — 1952. Jednakże po zebraniu doświadczeń na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie w 1954 r. pewne plany zmieniono i ostatecznie zakończono budowę w sierpniu br. Cały obiekt podzielić można na trzy części: internatowo-wykładową, hangar i warsztaty.

Doskonale wyposażona część internatowo-wykładowa składa się z sal wykładowych, czytelni, biblioteki i jadalni, która służy za salę odczytową i posiada scenę oraz aparaturę do wyświetlania filmów. Ośrodek obliczony jest na 200 osób.

Hangar o powierzchni ok. 1 000 m² stanowi dogodne pomieszczenie dla szybowców.

Warsztaty mieszczą się w dwóch obszernych budynkach i dysponują pełnym wyposażeniem, pozwalającym nie tylko na remonty, lecz nawet na budowę nowych szybowców.

W Centralnym Aeroklubie GST znajduje się pracownia modelarska. Stwarza to sprzyjające warunki dla podniesienia poziomu pracy modelarzy. Byłoby dobrze, gdyby nad tym zastanowiły się i nasze aerokluby, jeżeli chcemy pchnąć naprzód modelarstwo.

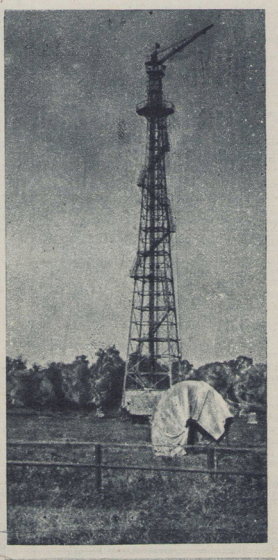
Do zakresu działania Centralnego Aeroklubu GST należy: szkolenie kadr instruktorskich we wszystkich specjalnościach lotniczych, organizowanie centralnych imprez lotniczych oraz pomoc zarządom wojewódzkim w popularyzacji lotnictwa. Nad realizacją tych zadań pracują cztery sekcje: szybowcowa, spadochronowa, modelarska i techniczna.

Szkolenie odbywa się na 2 — 3 miesięcznych kursach, po których ukończeniu absolwenci przechodzą do pracy w ośrodkach treningowych. Loty odbywają się na przylegającym do ośrodka lotnisku, które ma dogodne warunki do startu z liny gumowej, wyciągarki, a także do holu za samolotem.

Skoki spadochronowe odbywają się w miejscowości Halle z wysokiej ponad 60 metrów wieży, położonej w parku sportowym. Wokół wieży urządzono całe miasteczko spadochronowe ze wszystkimi urządzeniami do zaprawy gimnastycznej skoczka.

W hangarze spotkaliśmy obok innych także nasze szybowce — „Jaskółkę" i „Bociana". Opinia o nich niemieckich szybowników jest nader pochlebna. Z pewnym jednak zdziwieniem zapytywali oni nas dlaczego do tej pory używamy klejów kazeinowych, które są mało-odporne na wilgoć, co wpływa ujemnie na trwałość szybowca.

W czasie serdecznego przyjęcia towarzysze niemieccy mile wspominali Leszno, Lisie Kąty, Warszawę i prosili o przekazanie pozdrowień naszym pilotom, skoczkom i modelarzom. Ze swej strony życzyliśmy im dalszych sukcesów w pokojowej pracy.



Wieża spadochronowa w Halle (NRD).

DYSKUTUJEMY O MAŁYM LOTNICTWIE 3

inż. ANDRZEJ TRZCIŃSKI

SĄDZĘ, że jestem wyrazicielem opinii ogółu modelarzy, witając z radością cyki artykułów red. Koniecznego na temat przebiegu zawodów międzynarodowych we Vrchlabi. Zawarta w nich gruntowna analiza błędów naszych modelarzy była nam od dawna potrzebna. Co najwyżej można by zarzucić autorowi, że nie dość śmiało wskazuje palcem na winowajców faktu, iż nasz sport modelarski pod względem jakościowym stacza się po równi pochyłej w dół i to od momentu zjednoczenia się Ligi Lotniczej i LPŻ. Chodzi mi tu oczywiście o Sekcję Modelarstwa ZG LPŻ, która — powiedzmy to sobie szczerze — wykazuje zadziwiającą nieudolność, brak inicjatywy a często i brak elementarnych wiadomości o organizacji podległej dziedziny sportu. W naszym ustroju odzwyczailiśmy się już dawno od podobnego stylu pracy. Jest to dziwniejsze, że jak wynika z wypowiedzi gen. Turskiego na zakończenie XX OZML — prezydium ZG LPŻ jest gotowe udzielić wszelkiego poparcia poczynaniom mającym na celu podniesienie naszego modelarstwa na wyższy poziom, w pełni docenia jego znaczenie i jest zorientowane w naszych bolączkach. Wynika stąd jasno, że źle pracuje tylko aparat wykonawczy. Ponieważ zarzuty, jakie stawiamy Sekcji Modelarstwa ZG LPŻ są poważnego kalibru, więc aby nie operować ogólnikami przypomnijmy powszechnie znane fakty:

Otóż w 10 lat po odzyskaniu niepodległości nie mamy:

a) zaopatrzenia modelarzy-wyczynowców w surowce, półfabrykaty i fabrykaty nawet krajowe nie mówiąc już o zagranicznych,

b) zaopatrzenia w zagraniczną prasę i literaturę fachową,

c) zorganizowanej produkcji silniczków i akcesoriów (o sławetnych „Cezasach" lepiej zamilczeć),

d) zorganizowanego wydawnictwa planów modeli,

e) modelarskiej placówki naukowo-badawczej.

Cóż wobec tego mamy? Wielu zatwardziałych entuzjastów, którzy mimo wszystko budują modele wyczynowe (ale to już nie jest zasługą Sekcji). Skutki budowania modeli jedynie w oparciu o „szczere chęci" nie dały na siebie długo czekać i klęska naszej reprezentacji we Vrchlabi jest logiczną konsekwencją bezczynności kierownictwa naszego sportu modelarskiego.

Możliwe, że w chwili obecnej coś się robi w celu poprawienia sytuacji i nie wszystkie nasze zarzuty są aktualne (oby tak było!). Sekcja Modelarstwa otacza jednak swe projekty i poczynania w zakresie modelarstwa mgłą tajemnicy, zamiast poddać je każdorazowo szerokiej dyskusji na łamach prasy lotniczej — nie może więc mieć pretensji z powodu niektórych zarzutów.

Miejmy nadzieję, że spełniając obowiązek wyczerpującej odpowiedzi na krytykę prasową, Sekcja Modelarstwa ZG LPŻ szczegółowo wyjaśni następujące trzy sprawy:

1) Czy wyciągnięte zostały odpowiednie konsekwencje w stosunku do osób odpowiedzialnych za katastrofalny stan naszego modelarstwa wyczynowego i kompromitację na arenie międzynarodowej?

2) Co zostało już zrobione i co się planuje na najbliższą przyszłość, abyśmy nadrobili kolosalne zaległości jakie mamy w zakresie modelarstwa w porównaniu z innymi krajami, nawet znacznie mniej uprzemysłowionymi niż Polska?

3) Jak będzie zorganizowane przygotowanie do międzynarodowych zawodów modelarskich w roku przyszłym?

Spośród wniosków wyciągniętych przez red. Koniecznego (SP Nr 39) chciałbym szerzej rozwinąć punkt dotyczący powiązania sportu modelarskiego z nauką. Sprawę konieczności utworzenia Instytutu Modelarstwa Lotniczego poruszałem na łamach „Skrzydła i Motor" już w r. 1949, a następnie powracałem do niej kilkakrotnie. O konieczności utworzenia instytutu nie trzeba już dziś chyba nikogo przekonywać, chciałbym więc od razu przejść do konkretnych propozycji związanych z jego organizacją. Cele instytutu w pierwszej, na razie skromnej fazie działalności, wyobrażam sobie jak następuje:

1) Gromadzenie zagranicznych czasopism i literatury modelarskiej, sporządzanie wyciągów i streszczanie ciekawszych pozycji oraz stałe ogłaszanie ich w formie osobnego biuletynu lub na łamach „Modelarza" (który nawiasem mówiąc daje zbyt mało materiału lotniczego).

2) Redakcja techniczna wszelkich wydawnictw modelarskich oraz opiniowanie planów wydawniczych z tego zakresu.

3) Opracowywanie prototypów i dokumentacji technicznej na silniki i akcesoria modelarskie oraz standartowych planów modeli.

4) Ekspertyzy i kontrola techniczna wszystkich materiałów, półfabrykatów i fabrykatów dostarczanych przez przemysł dla użytku modelarstwa.

5) Gromadzenie i opracowywanie materiału technicznego z wszelkich zawodów i imprez modelarskich w kraju i zagranicą.

6) Prowadzenie i ogłaszanie prac naukowo-badawczych teoretycznych i doświadczalnych z zakresu techniki modelarskiej (aerodynamika, silniki, zdalne sterowanie, technologia itd.).

Organizacja instytutu, który mógłby spełniać powyższe zadania, będzie przedsięwzięciem trudnym i kosztownym, ale bezwzględnie koniecznym, jeżeli chcemy odgrywać jakąś rolę w modelarstwie światowym. Pamiętajmy o tym, że naszą czołową pozycję w szybownictwie zawdzięczamy przede wszystkim temu, że jako drugie z kolei państwo na świecie powołaliśmy do życia instytut naukowy badający problemy techniki i sportu szybowcowego.

Oczywiście podstawową trudnością w założeniu instytutu będzie uzyskanie na ten cel odpowiednich funduszy. Sądzę jednak, że sprawa jest tak ważna, iż na ten cel muszą się znaleźć odpowiednie środki w budżecie LPŻ. Warto by się zastanowić, czy instytut nie mógłby być zaczątkiem jakiegoś większego zakładu badającego ogólnie problemy politechnizacji młodzieży — wówczas można by zainteresować tą sprawą szereg resortów i łatwiej uzyskać poparcie finansowe.

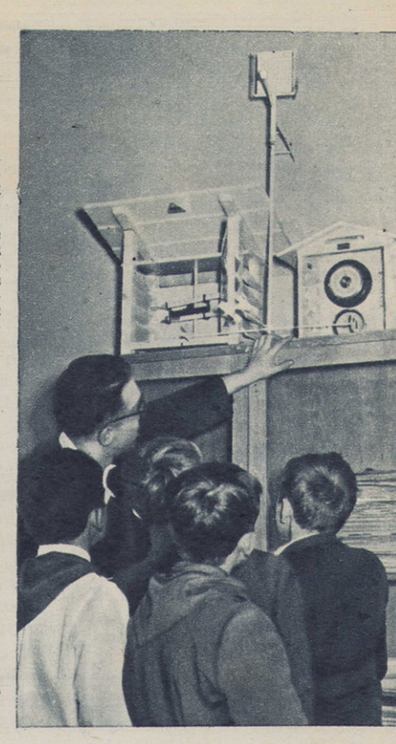
Drugim problemem, jaki się tu nasuwa, jest pytanie czy znajdziemy odpowiednią kadrę pracowników inżynieryjno-technicznych tzn. około 10-iu (jak sobie w pierwszej fazie wyobrażam) fachowców z odpowiednim wykształceniem technicznych, będących równocześnie dobrymi modelarzami-praktykami. Otóż twierdzę, że taki zespół i to o bardzo wysokich kwalifikacjach można u nas skompletować, pod warunkiem, że zapewni się mu uposażenie nie niższe niż w przemyśle, gdzie ludzie ci są obecnie zatrudnieni.

Powiedzmy sobie jasno: bez spełnienia tego warunku przedsięwzięcie z góry jest skazane na fiasko, gdyż instytut nie postawiony od samego początku, to znaczy od fazy organizacji, na odpowiednio wysokim poziomie — minie się z celem.

Dalszych kwestii, jak zapewnienie instytutowi odpowiednich pomieszczeń, maszyn i urządzeń laboratoryjnych nie uważam za istotne. Sekcja Modelarstwa dowiodła (choćby na przykładzie Jeżowa), że z tymi sprawami potrafi sobie poradzić.

Ostanią sprawą wymagającą pewnych kosztów i zachodu, ale bezwzględnie koniecznąbyłoby zapewnienie instytutowi kontaktów ze sportem modelarskim zagranicą, po pierwsze przez wspomniane już stałe zaopatrywanie w zagraniczną literaturę fachową, po drugie przez umożliwienie zakupów zagranicą pojedynczych egzemplarzy silniczków, akcesoriów i niektórych materiałów dla przeprowadzania badań technicznych, po trzecie przez delegowanie obserwatorów instytutu na międzynarodowe imprezy modelarskie. Pod względem kontaktów z zagranicą modelarstwo — nie wiadomo dlaczego — stoi daleko w tyle za innymi dyscyplinami naszego sportu. Bez pozytywnego załatwienia tej kwestii będziemy stale skazani na „wywąchanie otwartych drzwi".

Kończąc tych kilka uwag pozostaję nadal niepoprawnym marzycielem i wierzę, że Sekcja Modelarstwa na skutek porażki we Vrchlabi obudzi się z błogiej drzemki i zacznie wreszcie działać.



W przyszłym Instytucie Modelarskim cenną pomocą będą przyrządy meteorologiczne, takie jakie znajdują się w Pałacu Kultury w Warszawie.

DWA REKORDY KRAJOWE

JAK podaje „Letecky Modelár", na zawodach modelarskich w Chocni czechosłowacki modelarz Frantisek Hruza, członek Svazarmu w Pradze, ustanowił nowy rekord krajowy w kat. modeli na uwięzi z silnikiem o pojemności do 10 cm³, uzyskując szybkość 210 km/h.

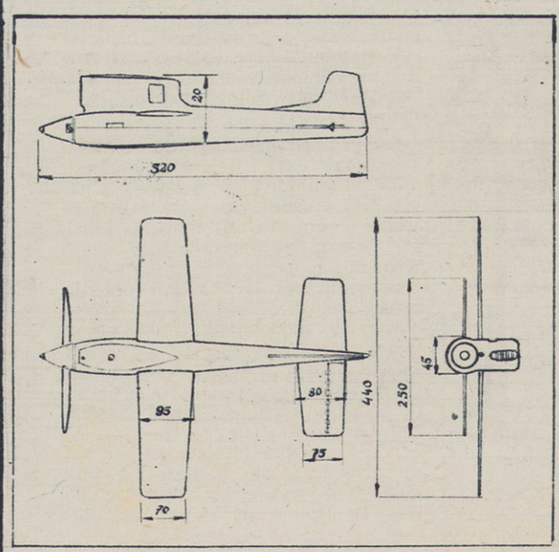
Dla porównania tego pięknego wyniku podajemy, że mniej więcej w tym samym czasie, bo na XX Jubileuszowych Zawodach Modeli Latających w Warszawie w dniu 10 września, zawodnik ekipy krakowskiej inż. Henryk Bazylewicz osiągnął w tej samej kategorii szybkość 171,5 km/h, co jest w tej chwili naszym rekordem krajowym.

A oto niektóre dane o budowie modelu Frantiska Hruzy: Kadłub wykonano z drewna lipowego; składa się on z dwóch części, które łączone są przy pomocy dwóch śrub. Silnik zamocowano na dolnej części kadłuba do bukowego łoża przy pomocy czterech śrub M-4. Skrzydło zamocowane jest do górnej części kadłuba i posiada profil symetryczny. Zbudowane jest ono z trzech warstw: zewnętrznych — z balsy o grubości 5 mm i wewnętrznej — ze sklejki 1 mm, w której zrobiono wycięcie dla kanałów prowadzących linki. Statecznik poziomy zbudowany jest z 2 mm blachy elektronowej. Ster wysokości wykonano także z blachy elektronowej. Zawieszony jest on na siedmiu zawiasach metalowych i wychyla się o 45° w górę i w dół.

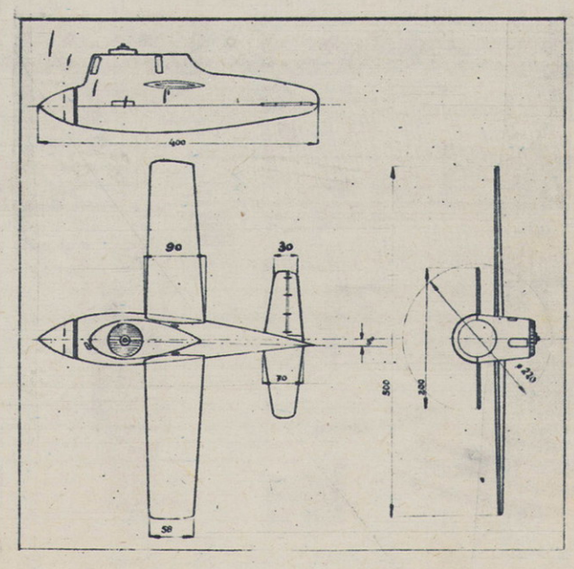
Dane techniczne modelu Frantiska Hruzy: rozpiętość — 440 mm, długość — 520 mm, powierzchnia skrzydła — 3,52 dcm², powierzchnia statecznika — 1,87 dcm², ciężar — 1 050 G, silnik MC-COY. Paliwo przy rekordowym locie: Nitrometan 20%, olej rycynowy 25%, nitrobenzol 10%, alkohol metylowy 45%.

Dane techniczne modelu inż. Henryka Bazylewicza: rozpiętość — 500 mm, długość — 400 mm, powierzchnia skrzydła — 3,82 dcm², powierzchnia statecznika — 1,05 dcm², ciężar — 852 G. Silnik Nordec ze świecą żarową.

Z. S.



Szybki model konstrukcji Frantiska Hruzy.



Szybki model konstrukcji inż. Henryka Bazylewicza.

O WŁAŚCIWĄ DECYZJĘ

Młodym, ambitnym szybownikom pod uwagę

DO trudnego lotu falowego wszystko zostało starannie przygotowane. Wyposażenie techniczne i zabezpieczenie lotu — było bez zarzutu. Pilot otrzymał jasne warunki przeprowadzenia lotu i potrzebne instrukcje na ewentualność gdyby nie mógł wykonać zadania. Mimo to zjawił się nieproszony gość — wypadek lotniczy, sprowokowany przez pilota, który pomimo ostrzeżenia postanowił za wszelką cenę wykonać zadanie.

Zdarzenie to miało miejsce w czasie trwania V-go obozu falowego. Najlepsi instruktorzy i doświadczeni piloci holujący przekazywali w poszczególnych dniach lotnych doświadczenia dwóch wypraw doświadczalnych i czterech obozów falowych. Jednakże zbyt wielkie zaufanie młodego pilota do własnych możliwości omal nie doprowadziło do poważnej katastrofy. Ogólny stan pogody w rejonie Jeleniej Góry — Karkonoszy w dniu 2 listopada br. od godz. 9 — 13 kształtował się następująco:

Początkowo pogodnie — nad pasmem Karkonoszy nieliczne chmury typu falowego na poziomie chmur średnich. O godz. 9.30 rozwój chmury falowej wzdłuż Karkonoszy i ławice chmur średnich Ac nadciągających nad lotnisko. Godz. 10-ta — utworzenie się niższej chmury falowej w okolicach Śnieżki, szybko rozrastającej się pionowo i narastającej od dołu z zaznaczeniem się kilku pięter. Istniejący mur halniakowy narasta i opada ku dolinie. Po godz. 11-tej następuje wyraźny wzrost zachmurzenia zakrywający prawie całkowicie zbocza Karkonoszy i opad w polu widzenia. O godz. 11.30 główna chmura falowa zostaje zakryta niższą warstwą chmur Sc nadciągających z kierunku SE z widocznymi smugami opadowymi — widzialność w tym kierunku pogarsza się do 4 km. W tym czasie nad lotniskiem pojawiły się Sc 1/10 — 4/10 o podstawie 900 m i średnie Ac. As powyżej 2 000 m z dość dużymi prześwitami z kierunku N i SW.

O godz. 12-tej stały opad deszczu z przerwami i dalszy wzrost zachmurzenia aż do całkowitego pokrycia nieba chmurami Sc o podstawie około 800 m. O godz. 13-tej krótkotrwałe przejaśnienie w kierunku SE. Wiatr dolny E i SE 4—6 m/sek. Na Śnieżce wiatry S i SSW 21—26 m/sek.

Kierownictwo obozu w godzinach rannych jako zadanie dnia ustaliło przewyższenie 3 000 m z tym, że w razie psucia się pogody każdy pilot powinien:

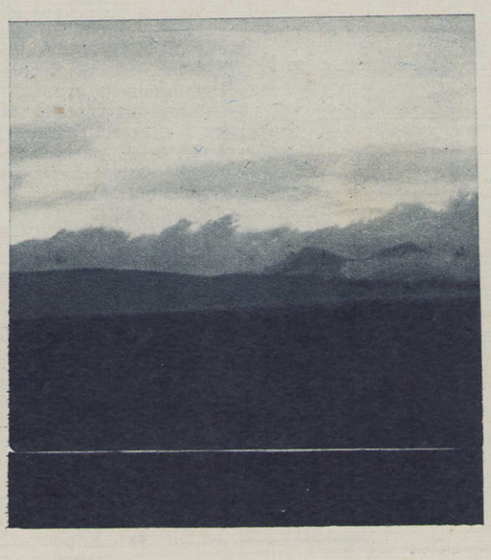
— natychmiast wracać na lotnisko;
— w przypadku utraty widoczności ziemi wskutek rozbudowy chmur niskich kursem 10° — 30° wyjść z rejonu gór i lądować w terenie nizinnym lub też starać się znaleźć lukę obok fali obejść ją bokiem i z wysokości minimum 1 000 m próbować osiągnąć lotnisko;
— loty chmurowe i próby krążenia w chmurze są zakazane;
— pilot może przy dolocie do lotniska próbować przedrzeć się przez chmurę typu Sc translucidus, gdy podstawa chmury wynosi minimum 800 m, co daje około 400—500 m wysokości nad okolicznymi szczytami.

Na wykonanie zadania wystartowało 6-ciu pilotów. Bohater niniejszego opowiadania wystartował o godz. 10.50 i zadanie lotu rozwiązał w następujący sposób:

„Startowałem jako czwarty. Holowano mnie w kierunku Kowar. Gdy byliśmy na wysokości 1 000 m, w miejscu spodziewanej fali nastąpiło prawie całkowite pokrycie nieba, więc pilot holujący poprowadził nasz zespół w kierunku lotniska. Po chwili sytuacja meteorologiczna poprawiła się, więc pilot holujący zmienił kurs na południe. Gdy znaleźliśmy się pomiędzy Kowarami i Karpaczem, na wysokości 1 100 m wyczepiłem się ze wznoszeniem 1 m/sek, które w miarę mego przesuwania się do przodu wzrosło do 6 m/sek. Bezpośrednio po moim wyczepieniu przez zamglenie przebijało słońce — w szczelinach chmur widziałem ziemię, na drodze do lotniska rozbudowywała się chmura falowa, a w kierunku na południe stał mur halniakowy. We wspomnianym poprzednio wznoszeniu osiągnąłem wysokość 1 800 m. Po uzyskaniu tej wysokości noszenie ustąpiło duszeniu rzędu — 6 m/sek. i silnej turbulencji.

Utrzymywałem kurs 170° (dokładnie pod wiatr) i posuwałem się na południe w poszukiwaniu wznoszenia falowego. Tracąc stale wysokość, na 1 200 m zdecydowałem się na powrót do lotniska, lecz niestety zostałem odcięty od widoczności ziemi przez warstwę chmur na niższej wysokości. Po zmianie kursu na 340° — 360° znalazłem się w chmurach. W dalszym ciągu znajdowałem się w duszeniu i silnej turbulencji rotorowej. W pewnej chwili wskazówka wariometru zamiast 5 m/sek opadania — pokazała 2 m/sek. wznoszenia — próbowałem zakrążyć lecz bez wyniku. Na wysokości 500 m przez lukę w chmurze śniegowej zobaczyłem ziemię. Znajdowałem się na wysokości około 150 m nad zboczem Karpatki. Przez 40 min. przy bardzo złej widoczności próbowałem na zboczu odzyskać wysokość, która pozwoliłaby mi na wyjście z rejonu górskiego, lecz to mi się nie udało".

...a dalej pilot już miał bardzo niewiele do zrobienia. W zachodniej stronie Karpacza nad zboczem Karpatki na wysokości 100 — 150 m, w czasie padającego deszczu przy widzialności około 1 km i porywistym wietrze, pilot szukał jakiegokolwiek miejsca do lądowania. W zalanym przez deszcz plexi limuzyny zamajaczył skrawek niezabudowanej ziemi na stoku zamkniętym z czterech stron budynkami, drzewami i płotami. Pilot zdecydował się na podejście między budynkami i drzewami, lecz wysokość drzew zmusiła go do zmiany kursu i przeciśnięcia się między dwoma budynkami. We wspomnianej luce szybowiec prawym płatem zsuwa się po młodym drzewku kilkumetrowej wysokości, zatacza łuk w stronę płotu. Trzask kadłuba na wysokości usterzenia ogonowego zakończył „śmigłowcowe" lądowanie.



A co zrobili pozostali piloci, którzy wystartowali z bohaterem opowiadania? Dwóch spośród nich wykonało zadanie osiągając przewyższenie ponad 3 000 m, zgodnie z instrukcją znaleźli luki obok fali i wylądowali na lotnisku. Pozostała trójka również zgodnie z instrukcją skierowała się natychmiast na północ i lądowała przygodnie. W parę godzin później wszyscy zostali przyholowani na lotnisko.

Niewątpliwie szczęśliwy zbieg okoliczności sprawił, że pilot z wypadku tego wyszedł cało, jakkolwiek robił wszystko co mógł, aby doprowadzić do katastrofy. Pomimo zakazu wchodzenia w chmury, po utracie widoczności ziemi zamiast wrócić — szedł dalej na południe szukając ciągle luki między chmurą falową, a murem halniakowym. Luki nie odnalazł i prawdopodobnie przesunął się za daleko na południe. W drodze powrotnej lot odbywał się bez widoczności ziemi na wysokości znacznie niższej od okolicznych szczytów górskich. Krążenie na wysokości około 600 m liczonej nad lotniskiem, tj. około 300 m n. p. Karpacza, w locie bez widoczności mogło doprowadzić do utraty właściwego kursu i spowodować zmianę kierunku lotu wzdłuż grzbietów górskich, co byłoby jednoznaczne ze zderzeniem się ze zboczem górskim.

Przyczyną tych wszystkich błędów było niewłaściwe podjęcie decyzji przez pilota, spowodowane chęcią wykonania zadania lotu za wszelką cenę. Młodzi piloci są z reguły przewrażliwieni na punkcie swoich umiejętności pilotażowych. Z tego względu trudno im zawsze powziąć decyzję niewykonania zadania, która w ich mniemaniu może być jednoznaczna z brakiem kwalifikacji. Toteż odwlekają oni podjęcie decyzji, a pogarszająca się w tych warunkach sytuacja zmusza ich później do dawania z siebie więcej, aniżeli ich stać, co zawsze prowadzi do wypadku. Jeżeli młody pilot zdobędzie się na obiektywną ocenę swoich możliwości i potrafi cofnąć się w odpowiednim momencie, to tylko dodatnio o nim świadczy i dowodzi, że znajduje się na właściwej drodze kariery doświadczonego pilota. Szybownictwo jest pięknym sportem i grą, lecz należy traktować je bardzo poważnie.

Prof. WŁODZIMIERZ HUMEN

KOMUNIKAT

Decyzją kierownictwa i uchwałą zespołu uczestników V-go obozu falowego w Jeleniej Górze pil. Józef Pleczewski, szybowcowy mistrz Polski juniorów na rok 1955, został usunięty z obozu — za naruszenie podstawowych przepisów dyscypliny lotniczej. Sprawa wypadku lotniczego została przekazana Głównej Komisji Badań Wypadków Lotniczych.

Dyskutujemy

TRZEŹWA RECEPTA

WIELE krajowych rekordów spadochronowych ostatnio ustanowionych przez naszych skoczków nasuwa myśl, że albo mamy wybitnie zdolny materiał ludzki, albo szczególnie sprzyjające warunki meteorologiczne, albo właściwie ustawione szkolenie — jednym słowem szereg niezbędnych czynników, na podstawie których może być wypracowany rekord. Czy tak jest istotnie i gdzie leży prawda? Czy w tych osiągnięciach, skądinąd radosnych, nie ma pewnej przypadkowości?

Obserwując stale „z urzędu" skoki spadochronowe w Aeroklubie Warszawskim doszedłem do wniosku, że nie wszystko jest w porządku. Rekord w każdej dziedzinie sportu jest ukoronowaniem długiej, ciężkiej pracy zarówno zawodnika jak i trenera i przy obecnych wyśrubowanych wynikach pobić go nie jest łatwo. Wszystkie prawie próby bicia rekordów w Warszawie wykazały, że gdyby nasi chłopcy i dziewczęta byli odpowiednio przygotowani, to wyniki byłyby najwyższej klasy i kto wie czy nie padałyby rekordy świata. Twierdzę bowiem, że więcej niż 70% zasługi w biciu rekordów mają nie skoczkowie, ale piloci wyrzucający i pogoda... Nie neguję bynajmniej ważności tych dwóch czynników, ale 70% to jednak stanowczo za dużo.

Jakie zarzuty stawiam naszym spadochroniarzom? O brakach wyszkoleniowych pisać mi nie wypada, bo nie jestem zaawansowanym spadochroniarzem. **Natomiast z całkowitą pewnością twierdzę, że nasi skoczkowie — a dotyczy to zarówno reprezentantów jak i tych „średniaków" — w najmniejszym stopniu nie są przygotowani fizycznie do wyczynu. Przykro o tym pisać, ale kondycja fizyczna jest dla nich pojęciem często abstrakcyjnym.** Próba Letunowa, standartowa próba czynnościowa wykonywana w naszych Poradniach Sportowo-Lekarskich określająca „formę" zawodnika, wprowadza większość naszych skoczków w stan bliski zapaści.

Warto podkreślić, że najgorzej znoszona jest część wytrzymałościowa próby, co znajduje zresztą odbicie w czasie skoków. Podczas skoków na celność lądowania, wymagających ciągnięcia śl'zgów niekiedy przez dłuższy czas, skoczkowie z zasady lądują kompletnie „wypompowani" i jeśli jest to próba rekordu wymagająca oddania drugiego skoku — to skoczek ląduje tam, gdzie go spadochron zaniesie. Ciekawy, ale obciążający ludzi jest fakt, że w czasie egzaminów z higieny lotniczej prawie wszyscy skoczkowie świetnie orientowali się w zagadnieniu sportów uzupełniających. Mało tego, zdarzali się nawet ludzie, którzy umieli dobrać odpowiednią dziedzinę sportu do swojej budowy fizycznej. Sezon pokazał, że były to tylko rozważania teoretyczne.

Jakie są moje wnioski ostateczne? Jeśli nie chcemy nieodwołalnie odpaść od czołówki europejskiej, trzeba solidnie wziąć się do roboty. Życie codzienne pokazuje, że umiemy korzystać z doświadczeń bratnich narodów. A jest się z czego uczyć. W CSR skoczkowie cztery godziny tygodniowo poświęcają gimnastyce przyrządowej (ze specjalnym uwzględnieniem instruktorów), w ZSRR sprawa tężyzny fizycznej jest zasadniczym warunkiem wyczynu.

Przez okres pięciu lat dostatecznie poznałem kolegów spadochroniarzy i jestem przekonany, że pozostawienie kwestii sportów uzupełniających ich własnej woli nic dobrego nie wróży, nawet biorąc pod uwagę fakt ich wysokiego zaawansowania w higienie lotniczej. Życie i rozwaga nakazują włączyć gimnastykę przyrządową do programu szkolenia. Może są ludzie, którzy uważają, że spadochroniarstwo jest na dobrej drodze i że pniemy się w górę — niech uważnie spojrzą: wyczynowcy jednak zaczynają się zsuwać!

JANUSZ NEUMAN
Aeroklub Warszawski

Obliczanie skoku spadochronowego i naprowadzanie samolotu przy wyrzucaniu skoczka na punkt

Inż. JERZY WESOŁOWSKI, pilot

(Dokończenie z nru 47)

Kierunek znoszenia spadania nie zawsze pokrywa się z kierunkiem znoszenia podczas opadania na spadochronie. Należałoby go uwzględnić dla uzyskania większej dokładności obliczenia. Otóż można by wykonać to w ten sposób, że najpierw znajdujemy opóźnienie wyskoku tylko dla znoszenia skoczka w czasie opadania na spadochronie (dla omówionego poprzednio przykładu na odcinku 0—8). Następnie dla określenia całkowitego opóźnienia wyskoku znaleziony czas pomnożyć należy przez długość odcinka odpowiadającego znoszeniu z uwzględnieniem spadania (rys. 2 odcinek A—O), a podzielić przez długość odcinka odpowiadającego opadaniu na spadochronie (0—8).

Powyższe obliczenie opóźnienia możemy sprowadzić do prostego wzoru:

$$T = \frac{w}{W} \quad t \quad \frac{l}{l'} \text{ (sek,)}$$

w którym:

w — średnia prędkość wiatru w m/sek dla opadania na spadochronie,

W — prędkość podróżna samolotu w m/sek obliczona z trójkąta szybkości,

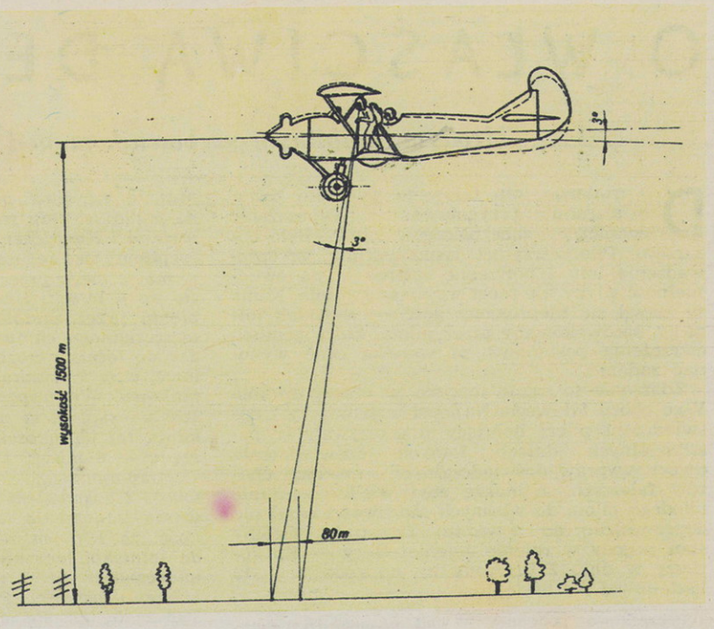
t — opóźnienie otwarcia spadochronu w sekundach

l — długość odcinka odpowiadającego znoszeniu z uwzględnieniem spadania (w naszym przykładzie odcinek A—O),

l' — długość odcinka odpowiadającego opadaniu na spadochronie (odcinek O—8).

„Obliczony w/g powyższego wzoru czas opóźnienia wyskoku, należy dodatkowo skorygować uwzględniając wpływ prędkości samolotu. Wiadomo, że skoczek w momencie wyskoku posiada prędkość postępową samolotu. Na skutek tego nie leci on pionowo w dół, lecz przesuwa się jednocześnie za samolotem. Tor jego lotu ma kształt krzywej zbliżonej do paraboli. Dlatego też od obliczonego czasu T należy odjąć pewną ilość sekund t' odpowiadającą odległości, jaką przeleci skoczek za samolotem na skutek poziomej prędkości postępowej. Wartość t' uzależniona jest od prędkości samolotu oraz od wielkości opóźnienia otwarcia spadochronu. Należy ją przyjmować w oparciu o opublikowane pomiary obce lub własne dane doświadczalne."

Krótki okres przygotowawczy do zawodów nie pozwolił na zebranie wystarczającego materiału statystycznego w tym względzie, co dało się trochę odczuć na MZSpad w Bułgarii. Dla umożliwienia osiągnięcia dobrych wyników w przyszłości, konieczne jest właściwe wykorzystanie doświadczeń przy skokach



Rys. 4

treningowych oraz oparcie się na danych doświadczalnych innych państw, szczególnie Związku Radzieckiego.

Jeśli chodzi o samą technikę naprowadzania, to jest rzeczą bardzo pożądaną, aby pilot znając kurs magnetyczny najścia, zorientowany był jakim charakterystycznym punktom na ziemi odpowiada ten kurs. Może on wtedy utrzymywać pożądany kurs nie tylko wg busoli, ale również wg tych punktów, co bardzo pomaga w osiągnięciu dobrego wyniku.

Sprawa właściwego nachodzenia przy obliczonym kursie nie jest rzeczą łatwą i jest najczęściej niedoceniana, zarówno przez mniej doświadczonych pilotów jak również i skoczków. W zależności od kierunku i siły wiatru na wysokości najścia, pilot nachodzi (na znak) na wprost lub też skośnie (lewą lub prawą burtą samolotu).

Nachodzenie skośne jest bardzo nieprzyjemne dla niedoświadczonego skoczka, gdyż jeśli nie zdaje on sobie jasno sprawy z obliczenia nawigacyjnego, wydaje mu się, że pilot przejdzie obok znaków. Koniecznie więc stara się skierować samolot wprost na znak, psując przez to obliczenie. Jeśli więc wiatr na wysokości najścia jest skierowany skośnie do samolotu, to w krótkim czasie samolot zostaje zniesiony w kierunku wiatru i skoczek spostrzega, że znak zostaje z boku. Wobec tego daje znak pilotowi, żeby zmienił kurs w kierunku znaku. Po chwili jednak cykl się powtarza i pilot musi znów zmieniać kurs.. Na skutek tego tor lotu nie jest wcale linią prostą, lecz ciągle się zakrzywia (rys. 3). W tym przypadku nie może być mowy o nachodzeniu w określonym kierunku.

Po przejściu nad znakiem skoczek przestaje naprowadzać pilota i odmierzając określony czas opóźnienia wyskakuje z samolotu. Na skutek niewłaściwego najścia skok odbywa się w nieodpowiednim miejscu, bardzo często bez możliwości dociągnięcia ślizgami do znaku.

Na samolotach wieloosobowych, obsługiwanych przez pilota prowadzącego i drugiego pilota naprowadzającego, odmierzenie czasu wyskoku (komendę wyrzucenia) przeprowadza drugi pilot lub instruktor (trener) wyrzucający. Ponieważ czynność naprowadzenia rozłożono na dwóch pilotów, jest ona łatwiejsza do zrealizowania. Zadaniem pilota prowadzącego powinno być utrzymanie lotu horyzontalnego oraz określonej szybkości i wysokości, a zadaniem drugiego pilota naprowadzenie na właściwy kierunek i ewentualne podanie sygnału wyskoku.

Taki podział czynności daje bardzo dobre wyniki. Na potwierdzenie tego można przytoczyć fakt, że na MZSpad. w Bułgarii przy tak ustalonej współpracy radzieckiego pilota i autora, przy skoku grupowym z samolotu An-2 naprowadzenie zostało tak wykonane, że umożliwiło naszym skoczkom zajęcie pierwszego miejsca w tej konkurencji.

Należy również podkreślić, że samolot An-2 szczególnie nadaje się do tego rodzaju skoków, a boczne występy kabiny i podwozie mogą z powodzeniem służyć jako celownik przy naprowadzaniu. Pamiętać jednak trzeba, że dobre wizowanie i obliczenie uzależnione jest od sprawnie działającego sztucznego horyzontu i szybkościomierza.

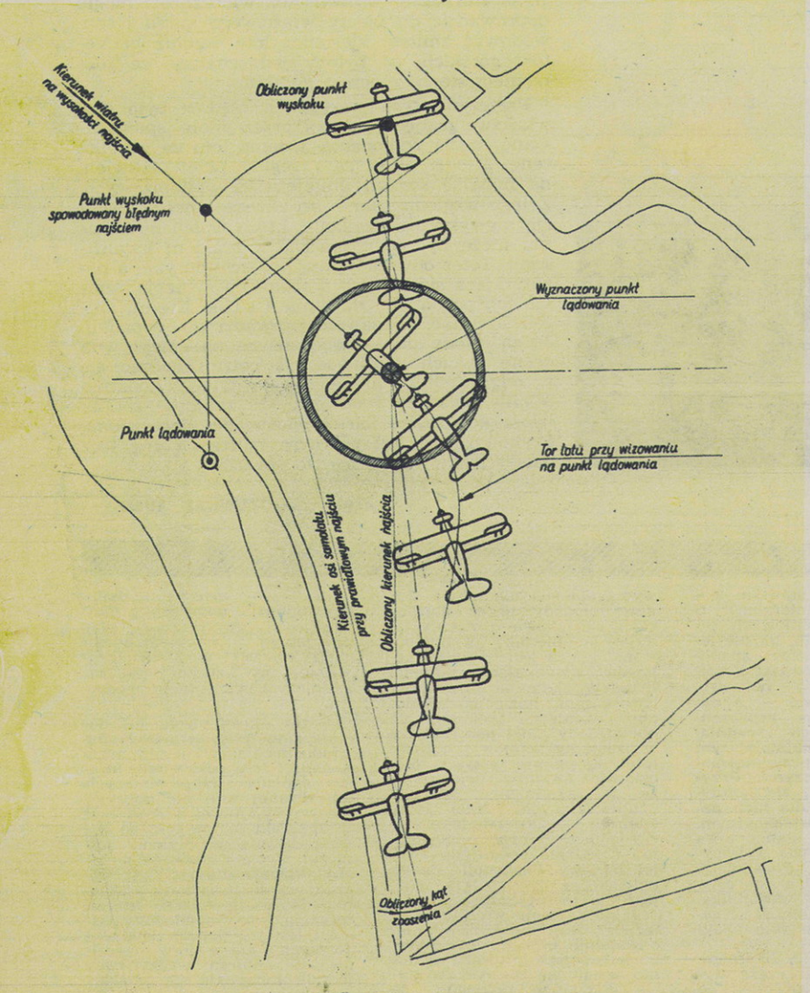
Jeśli chodzi o wizowanie znaku przez skoczka, to na samolocie Po-2 bez uciekania się do specjalnych celowników zadanie to można przeprowadzać poprzez krawędź natarcia skrzydła i koło samolotu. Należy jednak zdawać sobie sprawę z tego, że niewielkie odchylenia samolotu od położenia horyzontalnego mają bardzo wielki wpływ na obliczenie i mogą zadecydować o celności skoku. Przykładowo można określić, że przy odchyleniu osi samolotu o 3° miejsce wyskoku przy nachodzeniu na wysokości 1 500 m przesuwa się o około 80 m. (Rys. 4). Szczególnie trzeba pamiętać o tym przy zmianie szybkości nachodzenia w locie horyzontalnym (zmiana kąta natarcia).

Wizowanie skoczka przez krawędź natarcia i koło samolotu należy sprawdzić z ziemi przy pomocy teodolitu. Sprawdzenie to polega na tym, że skoczek w momencie mijania znaku przez linię wizowania (oko, krawędź natarcia, koło) daje sygnał świetlny.*)

Obsługa teodolitu ustawionego na linii prostopadłej do kierunku nachodzenia kontroluje w jakim odstępie czasu od pionowego położenia samolotu nad znakiem skoczek wizuje go. Poprawkę tę należy uwzględnić później przy obliczeniu opóźnienia wyskoku. Chciałbym jeszcze podkreślić, że przy skokach z samolotu Po-2 szczególnie nieprzyjemne dla skoczka jest nachodzenie prawą burtą. Skoczek stojąc na lewym skrzydle ma wtedy zasłonięty znak i musi się nieraz dobrze wychylać, aby go zobaczyć.

*) Na obozie przygotowawczym w Nowym Targu podjęto tego rodzaju próby, których jednak nie dokończono z powodu braku czasu i... braku akumulatorów.

Rys. 3



Dyskutujemy

„NA TROPACH WSTECZNICTWA"

TYTUŁ mojego artykułu, jakkolwiek zapożyczony, uważam za najbardziej słuszny, gdyż o ile mgr inż. Bojanowski pod tym tytułem konfrontował niektóre wsteczne poglądy na dalszy rozwój techniki szybowcowej z obecnymi możliwościami i wymaganiami, o tyle ja chcę poruszyć kilka spraw dotyczących szkolenia szybowcowego, które **w miarę postępu techniki szybowcowej musi z nią iść w parze i doskonalić swoje metody.**

Metodyczne rozbieżności

Odkąd człowiek nauczył się latać i zaczął uczyć latać innych, tak się jakoś dziwnie stało, że metody szkolenia szybowcowego i samolotowego poszły różnymi drogami, chociaż cel był jeden — nauczyć latać. W lotnictwie samolotowym bardzo prędko zrezygnowano z metody jednosterowej, która właściwie ograniczyła się tam do samodzielnych pionierskich wzlotów, często zresztą kończących się wypadkami. Zastosowano metodę szkolenia dwusterowego, opartą na zasadzie: najpierw pokaz, później wspólne działanie, a następnie samodzielne i to z możnością pełnej kontroli i interwencji ze strony uczącego. Dzięki temu do szkolenia podstawowego zaczynają wchodzić samoloty nowoczesne, dostosowane do obecnego rozwoju techniki samolotowej. W niedalekiej przyszłości będą to na pewno samoloty odrzutowe. Wszystko to po to, aby utrzymać jak najmniejszy dystans między „szczytem" techniki samolotowej — samolotem odrzutowym, a samolotem szkolnym.

W ten sposób uczeń uczy się od podstaw prawidłowych nawyków techniki pilotażu, zbliżonych do pilotażu samolotu najdoskonalszego, na który w przyszłości ma przejść, bo przecież po to go szkolimy. W ten sposób unikamy całej hierarchii typów przejściowych i efektywnie zmniejszamy czas potrzebny na opanowanie samolotu najdoskonalszego na danym szczeblu rozwoju techniki samolotowej. Jest to realną obniżką kosztów szkolenia, a do tego ma ona pełne uzasadnienie, gdyż rozwój szczytu powinien iść w parze z rozwojem podstawy.

A jak jest w szybownictwie? Otóż, o ile najdoskonalszy szybowiec — szybowiec wyczynowy zrobił ogromny krok naprzód, o tyle szybowiec szkolny nie uczynił żadnego postępu. Mało tego, pogłębiła się tylko jeszcze rozbieżność tych szybowców. No, bo dzisiejszy „ideał" szybowca szkolnego to szybowiec, który nie da się przeciągnąć, który wykonuje zakręty równie dobrze samą lotką jak i samą nogą, czyli uczy wszystkiego wręcz przeciwnego do tego z czym się pilot spotka na szybowcu takim jak np. „Mucha", nie mówiąc już o „Jaskółce" czy „Jastrzębiu". I teraz, aby dostać się na te szybowce pilot idzie poprzez całą hierarchię różnego rodzaju „przejściówek", z typu na typ, coraz bardziej bliższy szybowcowi najdoskonalszemu. A, że w międzyczasie pilotowi może zdarzyć się korkociąg do samej ziemi, o tym się na ogół zapomina. Wszystko to razem dużo, dużo kosztuje, nie eliminując bynajmniej wypadków z powodu błędów w pilotażu.

Stawiam więc pytanie: czy to jest winą ucznia czy winą metody szkolenia? Moim zdaniem metoda jednosterowa jest przeżytkiem, który już dawno nie powinien mieć miejsca w szkoleniu szybowcowym. Na dowód wystarczy przytoczyć następujący przykład: instruktor samochodowy nie odważy się po kursie teoretycznym dać uczniowi prowadzić pojazd samodzielnie, lecz jeździ z nim razem do czasu aż wdroży mu prawidłowe podstawy podzielności uwagi i właściwe nawyki lub czynności odruchowe. I to w tempie około 15 km/h. A my szkoląc ucznia metodą jednomiejscową rozpoczynamy tempem ponad 50 km/h i to w warunkach, w których sprzęt ma zdolność obrotu we wszystkich płaszczyznach.

Czy trochę nie za bardzo ryzykujemy? Ile nerwów i zdrowia kosztuje instruktora szybowcowego każdy początkowy lot ucznia! Jakże bardzo chciałby mu instruktor pomóc, a tej możliwości jest pozbawiony.

Eliminacja

Pewnego rodzaju zmniejszenie ryzyka szkolenia osiąga instruktor drogą eliminacji. Czy eliminacja na jednosterze jest właściwa? Tylko w 50%, a może i to nie. Tak jak jednoster „przepuszcza" pilotów, którzy raczej nie powinni latać, tak samo i nie przepuszcza tych, którzy mogliby być dobrymi pilotami. Znane są wypadki, że uczniowie szybowcowi, eliminowani w procesie szkolenia jednomiejscowego, zostawali doskonałymi pilotami samolotowymi, ba, nawet pilotami samolotów odrzutowych. Dlaczego? — Dlatego widocznie, że metoda dwusterowa była właściwszą. Trzeba było tylko trochę więcej nad danym uczniem popracować, bezpośrednio go kontrolując.

Wymagania dwusteru

Bezwzględnie trzeba stwierdzić, że dwuster stawia przed instruktorem wyższe wymagania aniżeli jednoster, bo oprócz prawidłowej metodyki wymaga prawidłowej techniki pilotażu, a przede wszystkim wszechstronnego „otrzaskania się" z powietrzem. Ale czy to wada czy raczej zaleta? Jasne, że zaleta, bo zmusza uczącego do ciągłego podwyższania kwalifikacji własnych, z drugiej strony stwarzając mu do tego optymalne warunki, wyrażające się w tym, że przy szkoleniu dwusterowym można poniekąd uniezależnić się od pogody.

Wnioski

Reasumując powyższe wywody należy stwierdzić, że:

1) Potrzebny jest nam szybowiec szkolny, zbliżony pilotażem do szybowca wyczynowego, a odporny na cięższe warunki eksploatacji (duża ilość lądowań i błędy lądowania). Wysoka doskonałość i „płaska" biegunowa jest zbyteczna.
2) Takiego szybowca do szkolenia jednomiejscowego dać nie można, a więc musi to być szybowiec dwusterowy.
3) W związku z tym metodę szkolenia należy z jednomiejscowej zmienić na właściwą — dwusterową.
4) Pozwoli to na dalszy rozwój szybownictwa po właściwym torze i zwiększy radykalnie tempo i bezpieczeństwo szkolenia.
5) Wszelkiego rodzaju lansowanie poglądów, że dwuster to „tresura" i „zabijanie indywidualności" nie przekonywuje, bo właśnie nie skądinąd jak z dwusteru wyszli najlepsi piloci bojowi. Trzeba tu dodać, że uczeń, który przychodzi latać, ma jedną „wielką" indywidualność dla instruktora — nie umie latać. I zadaniam instruktora jest indywidualność tę zwalczyć, oczywiście nie kosztem tresury. Czy w ogóle można kogoś wytresować w lataniu — toteż problem, ponieważ każdy lot odbywa się w innych praktycznie biorąc warunkach. Można tylko źle lub dobrze nauczyć, ale to już indywidualność instruktora.
6) Przestać trzeba nareszcie stawiać sztuczne bariery między metodą szkolenia na samolotach i szybowcach.

Piszę to wszystko dlatego, że ostatnio umniejsza się walory szkolenia dwusterowego, że już dość głośno jest o projektach centralizacji szkolenia szybowcowego i to w oparciu o liny gumowe i o „ideał" szybowca szkolnego, o którym wspominałem. Dalsze lansowanie jednosterowej metody szkolenia ma chyba tylko jedno uzasadnienie, wyrażające się w „romantyzmie bezmiechowskiej akademii".

Trzeba sobie raz nareszcie zdać sprawę z tego, że bilans czasu przy szkoleniu jednomiejscowym wyraża się stosunkiem jak 1:240, w czym 1 obrazuje nam czas praktycznej nauki pilotażu, a 240 to ciężka praca przy transporcie szybowców.

Program szkolenia winien wyglądać następująco:

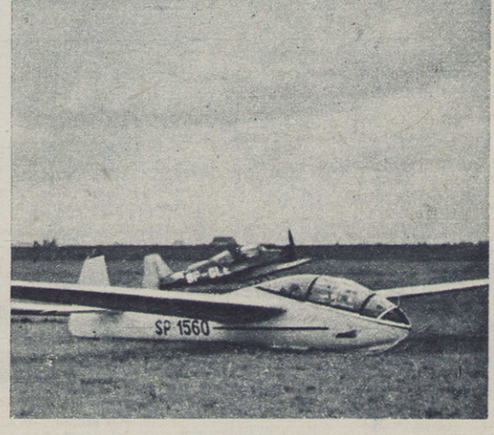
1) Szkolenie na dwusterze, wraz z lotami samodzielnymi na tym typie — tylko za wyciągarką.
2) Nauka holu na tym samym dwusterze, z dodatkiem nauki korkociągu i spirali oraz loty samodzielne na tym dwusterze.
3) Laszowanie na typ treningowo-wyczynowy jak np. „Mucha-100" wraz z lotami treningowymi — srebrna odznaka.
4) Podstawowa akrobacja.
5) Ślepy pilotaż.

Pozwoli to na to, że będą nam potrzebne tylko: jeden typ szybowca szkolnego dwumiejscowego, jedna popularna treningowa wyczynówka, a poza tym szybowce wysokowyczynowe jedno- i dwumiejscowe.

Zadanie szkolnej jednomiejscówki

Jednomiejscówka szkolna przy zasadniczym szkoleniu dwusterowym może być pomocą, ale tylko jako środek eliminowania kandydatów o prawdziwych zamiłowaniach do lotnictwa. Można by to uzyskać poprzez całą sieć sekcji szybowcowych przy Zarządach Powiatowych LPŻ. Tak, jak są przy nich sekcje strzeleckie, wodne itp. Sekcji takiej byłby potrzebny szybowiec: tani, prosty, lekki i mniej więcej prawie sam latający. Ćwiczenia praktyczne odbywałyby się gdzieś z górki przy starcie z lin gumowych. W ten sposób może wreszcie zdały by egzamin KWWL-e, będące wówczas praktyczno-teoretycznym wykładem zasad latania. W ten sposób lotnictwo weszłoby „głębiej" do wsi i w ten sposób wyłaniałoby się tych najbardziej zapalonych, kandydujących do właściwego już przeszkolenia w szkołach szybowcowych.

ANDRZEJ KOSKOWSKI



(DOKOŃCZENIE ZE STRONY 12)

Przy nachodzeniu na wprost pilotowi jest w zasadzie obojętne czy wizuje go lewą czy prawą burtą, natomiast przy nachodzeniu skośnym pilot musi wizować znak przez burtę z przeciwnej strony wiatru. Znaczy to, że jeśli przy nachodzeniu wiatr wieje w prawą burtę, pilot uwzględniając kąt znoszenia kieruje samolot w prawo w stosunku do średniego kierunku wiatru i w takim razie znak wypada z lewej strony samolotu. Z tego też powodu musi być wizowany lewą burtą.

Utrzymanie właściwego kursu wg busoli jest ze względu na jej opóźnienia rzeczą trudną. Dlatego też, jak już wspomniałem, pilot powinien pomagać sobie bądź punktami charakterystycznymi terenu na horyzoncie, bądź też — co jest bardzo wygodne — chmurkami znajdującymi się w dali nad horyzontem. Takie kontrolowanie bardzo ułatwia utrzymanie kursu i nanoszenie ewentualnych poprawek.

Rzadko się zdarza, aby pomierzona w czasie pobierania komunikatu prędkość i kierunek wiatru utrzymywały się przez dłuższy czas. Dlatego też przy skokach z większej wysokości, wymagających dłuższego czasu dla nabrania wysokości, pilot powinien otrzymywać obliczone kursy magnetyczne najścia przed każdym startem. Zdarza się również, że w trakcie nabierania wysokości zmienia się kierunek i siła wiatru, tak, że pilot musi poprawiać kurs busoli „na wyczucie". Dokładność nalotu jest wtedy uzależniona od doświadczenia pilota i trudna do zrealizowania. Dla przykładu mogę podać, że przy wykonywaniu nachodzenia w porze południowej na MZSpad. w Bułgarii, kierunek wiatru tak się zmieniał, że przy jednym najściu derywacja była lewa, a przy następnym prawa.

Sprawdzenie, czy samolot przelatuje przez środek znaków, pilot przeprowadza wychylając się kolejno przez lewą i prawą burtę. Jeśli znak układa się jednakowo w stosunku do kadłuba (względnie podwozia) z lewej i prawej strony, to najście jest prawidłowe i przy zachowaniu omówionego już kierunku i opóźnienia wyskoku naprowadzenie powinno zapewnić możliwość lądowania na wyznaczony punkt.

Instruktorzy społeczni szkolą od podstaw

ZANIM przejdę do bezpośredniego tematu, chciałbym przedstawić przykładowo sytuację panującą w Aeroklubie Robotniczym I, która zapewne nie jest odosobniona. Mianowicie, głównym dostawcą młodzieży na szkolenie lotnicze jest zakład opiekuńczy. Faktycznie pracuje w nim wiele młodzieży, ale na stanowiskach odpowiedzialnych i uprzywilejowanie ich na czas dłuższy jest ze szkodą dla zakładu. Z drugiej strony szkolenie szybowcowe w szkołach ślizgowych trwa 6 tygodni, jak więc pogodzić w tym wypadku pracę zawodową z kilkutygodniowym szkoleniem w szkole. Dodać jednak trzeba, że po wyjściu z pracy młodzież ta nudzi się. Owszem, może znaleźć rozrywkę w kinie, w kole sportowym (w teatrze nie, bo go w małych miejscowościach nie ma) i to wszystko. Wyłączyć tu oczywiście trzeba młodzież uczącą się w szkołach, która nie ma czasu na nudzenie się.

Duża część tej młodzieży nudzącej się ma zainteresowania szybowcowe. I tu właśnie widzę pole do popisu dla instruktorów społecznych. W godzinach popołudniowych na pewno chętnie podjęliby oni szkolenie młodych kandydatów lotniczych. Kierownictwo tylko umiejętnie powinno tę pracę zorganizować, a wtedy: **1) nudząca się młodzież znalazłaby zajęcie, 2) instruktorzy społeczni otrzymaliby konkretne zadanie, 3) zabezpieczyłoby to w większym stopniu wykonanie planu szkolenia.**

Oprócz wolnych popołudni można wykorzystać dla celów szkolenia przez instruktorów społecznych jeszcze niedziele i święta. Na dowód tego, że Aeroklub Robotniczy I tego eksperymentu dokonał, przytoczę przykład — wyszkolono pięcioosobową grupę (przy liczbie początkowej 7) od podstaw do III kl. włącznie. Okres szkolenia trwał 2,5 miesiąca przy wykorzystaniu metody mieszanej (dwuster i jednoster), która w przyszłości powinna być zamieniona wyłącznie na dwusterową. Szkolenie takie uważam zatem za bardzo wskazane, a szczególnie w aeroklubach przyzakładowych, gdzie lotnisko jest tuż obok. Pragnąłbym bardzo, żeby koledzy instruktorzy i piloci zabrali na ten temat głos w „Skrzydlatej" i ocenili moją propozycję.

STANISŁAW RATUSIŃSKI
instr. szyb.

Popularyzacja czy gabloty

CENIMY wszystkie dyscypliny sportu LPŻ i cieszymy się sprawną jego propagandą. Przykro nam jednak, że o lotnictwo nikt się tu w Zduńskiej Woli nie troszczy. Ukazywały się już na ten temat notatki w „Skrzydlatej", pomogły jednak tyle, że przybyła na mieście jeszcze jedna propagandowa gablotka z zakresu... sportów wodnych. Miejscowemu kołu LPŻ widocznie obojętne jest, że zamiast sportów wszystkich popularyzuje tylko wodny (najważniejsze, żeby wykazać się ilością gablotek, a nie rozmyślną pracą...).

J. K. — Zduńska Wola

Kobiety w spadochroniarstwie

(Odpowiedź na artykuł Aleksandry Wojtkowiak)

JUŻ od kilku lat uczęszczam na treningi do aeroklubu, a nawet przez pewien czas pracowałem zawodowo w spadochroniarstwie, więc miałem czas i możność przekonać się o szczerych intencjach kobiet przychodzących do lotnictwa. Kilkakrotnie też dyskutowałem z Aleksandrą Wojtkowiak na wymieniony temat. Lecz obojętnie z kim próbowałem rozmowy o kobietach w lotnictwie — zawsze spotykałem się z wymienianiem tych samych nazwisk jako przykładów: Wandy Szemplińskiej, Maksymiliany Czmielównej, Wandy Adamkowej i Lucyny Bajewskiej.

Dziwne, że tylko te cztery nazwiska wciąż się powtarzają. Czyżby nie było innych kobiet? Z przykrością należy stwierdzić, że nie mamy w sporcie spadochronowym takich kobiet, które miałyby jakieś konkretne wyniki. Aleksadra Wojtkowiak zarzuca instruktorom niepoważne traktowanie kobiet już w czasie przyjęć na szkolenie lotnicze. Częściowo zgadzam się z tym zarzutem, ale należy tu także dopowiedzieć to, co kol. Wojtkowiak dyskretnie ominęła.

Jak wiadomo spadochroniarstwo wymaga od uprawiającego ten sport bardzo dobrej kondycji fizycznej. W związku z tym możność wybicia się w tej dziedzinie sportu lotniczego mają tylko jednostki dysponujące odpowiednią budową fizyczną i wyrobieniem sportowym. Natomiast skoczkowie o wątłej budowie ciała już w początkowym szkoleniu natrafiają na trudności, którym nie mogą podołać. Otóż większość kobiet odpada w początkowym szkoleniu, ewentualnie skacze nadal nie osiągając istotnych wyników, co z kolei zniechęca instruktora do dalszego wysiłku.

Do tego co powiedziała kol. Wojtkowiak dorzucę jeszcze stwierdzenie, że sporą część winy za istniejący stan rzeczy ponoszą nie tylko instruktorzy. Należy też powiedzieć coś o stronie „poszkodowanej".

Kobiety niejednokrotnie — przychodzą na lotnisko nie po to, aby latać czy skakać, ale dlatego, ponieważ nie mają innego zajęcia lub szukają doraźnych wrażeń. Niewątpliwie jest to bardzo poważny zarzut pod adresem kobiet i aby nie być gołosłownym, postaram się przytoczyć przykład. Podczas szkolenia w ubiegłym sezonie zgłosiły się do mnie dwie koleżanki: Klotylda Kafara i Jolanta Romanowska. Osobom tym bardzo się podobał sport lotniczy i wyraziły one chęć brania udziału w szkoleniu. Trudno mi w tym przypadku mówić o ich zachowaniu czy też postępach, ponieważ... widziałem je tylko dwa razy na zajęciach teoretycznych i aż raz na lotnisku.

Przytoczyłem przykład bardzo nieszkodliwy i nikt specjalnie nie zmartwił się ich rezygnacją. Lecz wśród spadochroniarzy i pilotów jest wiele takich kobiet, które przeszkadzają w szkoleniu. są „kamieniem u nogi". Jak widać — winę za słabe osiągnięcia kobiet w lotnictwie, a szczególnie w spadochroniarstwie, ponoszą nie tylko instruktorzy ale również kobiety. Aby w przyszłości uniknąć takich nieporozumień, muszą one skontrolować swoje postępowanie, swój stosunek do szkolenia w praktyce, a na pewno zmieni się pogląd instruktorów na możliwości kobiet w spadochroniarstwie.

Tadeusz Babiarz
Aeroklub Wrocławski

Rozpoczęła od KWWL

SZARY mrok wypełnia udekorowaną świetlicę Szczecińskiego Aeroklubu. Przed chwilą skończyła się uroczystość zakończenia sezonu lotnego. Zewsząd dobiegają wesołe rozmowy pilotów, słowa wspomnień o wielomiesięcznym trudzie, szeleszczą kartki książek otrzymanych w nagrodę za postępy w nauce i sumienne wykonywanie obowiązków. Olesia Żymierska, z którą właśnie rozmawiam, jest zadowolona z wyników jakie osiągnęła w ciągu ostatnich miesięcy w aeroklubie. Ona także ściska pod pachą książkę — dowód, że kierownictwo aeroklubu jest również zadowolone z jej pracy

Olesia Żymierska.

— Lotnictwem zainteresowałam się bardzo niedawno — opowiada. Było to jesienią ubiegłego roku. Jedenasta klasa, a wówczas jeszcze dziesiąta szkoły ogólnokształcącej, do której uczęszczam, postanowiła zorganizować Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Zapisałam się... ale nie byłam jeszcze przekonana całkowicie czy dobrze wybrałam. O tym, że lotnictwo to sport, którego na żaden inny nie zamieniłabym — pomyślałam w Szybowcowej Szkole Ślizgowej w Lęborku. Pierwszy lot na szybowcu dał mi tyle przeżyć... Nigdy tego nie zapomnę.

W szkole ślizgowej Olesia (nie Aleksandra! — zwróciła mi na to uwagę, gdy zapisywałem w notesie jej imię — wszystkie dokumenty ma wystawione na imię Olesia) przebywała od 1 lipca do 15 sierpnia br., miała tam jednak zaledwie siedem samodzielnych startów. Stwierdza, że właściwe latanie rozpoczęła dopiero w aeroklubie.

— Jeżeli to możliwe — zwraca się z miłym uśmiechem — to proszę podziękować w „Skrzydlatej" kierownictwu aeroklubu za jego wysiłek i umożliwienie mi zdobycia III klasy pilota szybowcowego. Fakt, że ja mam jakieś osiągnięcia, jest przede wszystkim ich zasługą.

— Oczywiście, jak najbardziej możliwe. Absorbuje mnie jednak inna rzecz. Otóż przez cały czas rozmowy — zmieniam temat — zastanawiam się w jakiej dzielnicy Polski ludzie mówią takim akcentem i nie mogę dojść. Czy...

— Chyba w żadnej — przerywa mi — ponieważ ja urodziłam się i wychowałam w Paryżu.

...?

— Tak. Moi rodzice wyemigrowali z Polski jeszcze przed wojną w poszukiwaniu pracy — ciemne, w ładnej oprawie oczy posmutniały. Ojciec przed opuszczeniem Francji pracował w zakładach samochodowych. Do kraju, który pierwszy raz ujrzałam gdy miałam sześć lat, przyjechaliśmy zaraz po wyzwoleniu w 1945 roku. Obecnie ojciec jest nauczycielem w Szczecinie w jednej ze szkół zawodowych — zakończyła Olesia.

Serdecznie gratulujemy jej sukcesów, życzymy dalszych i cieszymy się, że w wyzwolonej Ojczyźnie znalazła wraz z rodziną to wszystko, czego nie mogła dać wielu rodzinom Polska przedwrześniowa.

Star.

MODELARSKIE DOŚWIADCZENIE

PISAŁEM już do „Skrzydlatej" o ciężkich warunkach modelarskich w Czeladzi. Teraz chciałbym tylko dodać, że mimo braku lokalu, instruktora i materiału modelarskiego — do pracy nie zniechęciliśmy się. Modele budujemy w domu i ostatnio mamy nawet kilka udanych konstrukcji, które w większości stanowią własne kompozycje o dobrych rozwiązaniach i nienajgorszych lotach.

Ja wykonałem już dwudziesty model własnej konstrukcji (nie licząc około pięćdziesięciu modeli zbudowanych na podstawie planów), który nazwałem „Szczupak". Jestem z niego wyjątkowo zadowolony, ponieważ wykonałem go bez planu, a nawet żadnych pośrednich rysunków, wszystkie części bezpośrednio formując na desce. Najważniejsze jednak, że model dobrze lata: z 50 m holu utrzymuje się w powietrzu przeciętnie 90 sek. Zdarzyło się, że 9 października lot jego trwał 4 min 22 sek. Dane techniczne tego modelu wynoszą: długość — 750 mm, rozpiętość — 1 200 mm, ciężar — 180 g.

Edward Watoła
Czeladź

NOWE KSIĄŻKI

Eustachy Białoborski — „SZTUCZNY KSIĘŻYC". Wydawnictwo „Iskry" — 1955 r. Str. 159. Cena zł 5,30.

M. W. Wodopianow — „DROGA LOTNIKA". Z rosyjskiego tłumaczył Adam Kurowski. Wydawnictwo „Iskry" — 1955 r. Str. 299. Cena zł 11,60.

K. Boruń i A. Trepka — „ZAGUBIONA PRZYSZŁOŚĆ". Wydawnictwo „Iskry" — 1954 r. Str. 588. Cena zł 22,80.

Forfirij Połosuchin — „ZE WSPOMNIEŃ SPORTOWCA". Z rosyjskiego tłumaczył Tadeusz Osiński. Wydawnictwo „Iskry" — 1955 r. Str. 255. Cena zł 8.

DZIAŁ WYSZKOLENIA LOTNICZEGO ZG LPŻ ODPOWIADA:

W odpowiedzi na list szybowników w sprawie Szkoły Szybowcowej Żar, opublikowany w Nr 44 (226) „Skrzydlatej Polski", Dział Wyszkolenia Lotniczego ZG LPŻ wyjaśnia, że:

— Ze względu na niekorzystne warunki meteorologiczne w miesiącu listopadzie, Szkoła Szybowcowa Żar może pracować najwyżej do końca października. Ilość dni lotnych w późniejszym okresie jest tak minimalna, że wszystkie względy ekonomiczne przemawiają przeciwko utrzymywaniu nawet niewielkiego turnusu szkolnego.

— Dwutygodniowe „zablokowanie" szkoły przez Mistrzostwa Juniorów stworzyło konieczność przesunięcia ostatniego planowanego turnusu — (październikowego) na okres od 15.10 do 15. 11 55 r. Powodem nie dotrzymania tego terminu było wydane w międzyczasie, tj. dnia 24.09 1955 r. zarządzenie (Nr 102) dotyczące weryfikacji sprzętu, którego punkt 1 mówi wyraźnie: „W okresie od 17.X.55 do 30.X.55 r. zawiesić loty we wszystkich jednostkach lotniczych LPŻ. Zawieszenie lotów nie dotyczy jedynie obozu falowego w Jeleniej Górze".

— Przesunięcie turnusu na cały listopad nie miałoby celu z wymienionych już względów, do których należy jeszcze dodać bardzo nieprzyjemne warunki eksploatacji lądowiska na Żarze w okresie jesiennych deszczów (do niemożności wykonywania lotów włącznie) oraz całkowite nieprzystosowanie budynków szkoły do prowadzenia szkolenia w okresie jesiennych chłodów.

— Pozostała więc możliwość przeprowadzenia ostatniego skróconego do dwóch tygodni turnusu, którego zadaniem byłoby podniesienie kwalifikacji pilotów III klasy i ewentualnie wykonywanie czasowych warunków do Srebrnej Odznaki Szybowcowej. Możliwość ta została wykorzystana i Szkoła Szybowcowa Żar zakończyła otatni turnus 15.XI. 55 r.

— W roku przyszłym ZG LPŻ będzie starał się wykorzystać maksymalnie warunki lotne na Żarze, zarówno w I jak IV kwartale.

Dział Wyszkolenia Lotniczego ZG LPŻ

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) i miesiąca (100 zł) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje Stanisław Ratusiński za korespondencję pt. „Instruktorzy społeczni szkolą od podstaw".

BIULETYN AEROKLUBU P.R.L. Nr: 225

AEROKLUB PRL (Członek FAI) • Warszawa, ul. Długa 52

Zatwierdzenie rekordów światowych

Międzynarodowa Federacja Lotnicza — FAI zatwierdziła następujące wyczyny, jako rekordy światowe w klasach:

Klasa D, kategoria I — szybowce jednomiejscowe

Rekord odległości przelotu dociełowo-powrotnego

Rene Fonteilles (Francja), na szybowcu „Air 100", na trasie: Troyes—Blois—Troyes, dnia 11 czerwca 1955
Uzyskana odległość przelotu **444,615 km**

Lyle A. Maxey (USA), na szybowcu Kerns „Jenny Maye", na trasie: El Mirage Adelanto—Indepedence—El Mirage Adelanto (Kalifornia), dnia 4 września 1955
Uzyskana odległość przelotu **500,020 km**

Rekord prędkości przelotu po trasie trójkąta 200 km

Jerzy Wojnar (Polska) na szybowcu „Jaskółka" SP-1535, na trasie: Lisie Kąty—Przepałkowo—Zbiewo—Lisie Kąty, dnia 14 lipca 1955 r.
Uzyskana prędkość przelotowa **56,885 km/h**

Edward Makula (Polska) na szybowcu „Jaskółka-Z" SP-1522, na trasie: Lisie Kąty—Przepałkowo—Zbiewo—Lisie Kąty, dnia 14 sierpnia 1955 r.
Uzyskana prędkość przelotowa **67,304 km/h**

Klasa D, kategoria II — szybowce dwumiejscowe

Rekord prędkości przelotu po trasie trójkąta 200 km

Pilot **Adam Brzoza** (Polska) z pasażerem **Jerzym Gabryelewiczem**, na szybowcu „Bocian" SP-1571, na trasie: Lisie Kąty—Przepałkowo—Zbiewo—Lisie Kąty, dnia 14 lipca 1955 r.
Uzyskana prędkość przelotowa **45,065 km/h**

Henryk Zydorczak (Polska) z pasażerem **Eugeniuszem Olesiem**, na szybowcu „Bocian" SP-1564, na trasie: Lisie Kąty—Przepałkowo—Zbiewo—Lisie Kąty, dnia 14 sierpnia 1955 r.
Uzyskana prędkość przelotowa **66,048 km/h**

Kobiecy rekord prędkości przelotu po trasie trójkąta 200 km

Maksymiliana Czmielówna (Polska) z pasażerką **Heleną Niezabytowską**, na szybowcu „Bocian" SP-1551, na trasie: Lisie Kąty—Przepałkowo—Zbiewo—Lisie Kąty, dnia 16 sierpnia 1955 r.
Uzyskana prędkość przelotowa **50,341 km/h**

Rekord prędkości przelotu po trasie trójkąta 300 KM

Henryk Zydorczak (Polska) z pasażerem **Zbigniewem Jamrozem**, na szybowcu „Bocian" SP-1564, na trasie: Lisie Kąty—Stężyca—Zakrzewo—Lisie Kąty, dnia 16 sierpnia 1955 r.
Uzyskana prędkość przelotowa **50,326 km/h**

Klasa G, kategoria I — skoki spadochronowe indywidualne (dzień)

Rekord celności skoku z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu

Paweł Lipowczan (Polska), na lotnisku Warszawa-Gocław, dnia 23 sierpnia 1955 r.
Średnia odległość lądowania 2 skoków **25,20 m**

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące rekordy krajowe w klasach:

Klasa F1B — Modele latające z napędem mechanicznym

Rekord krajowy prędkości lotu na uwięzi (silnik do 10 cm³)

Henryk Bazylewicz (Kraków), model CISY-601274, dnia 7 września 1955 w Warszawie
Uzyskana prędkość lotu **171,428 km/h**

Klasa F1C — Modele latające z napędem odrzutowym

Rekord prędkości lotu na uwięzi

Stanisław Skotniczy (Stalinogród), model CISY-417061, dnia 7 września 1955 w Warszawie
Uzyskana prędkość lotu **192,513 km/h**

Klasa C, kategoria I — skoki spadochronowe indywidualne (dzień)

Rekord krajowy celności skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu

Stanisław Sójka (Aeroklub Kielecki), skok z samolotu „CSS-13" SP-ANO, dnia 13 października 1955 r., na lotnisku Kielce-Masłów
Średnia odległość lądowania 2 skoków **7,25 m**

Rekord krajowy celności skoku z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu

Jerzy Koss (Aeroklub Warszawski), skok z samolotu „CSS-13" SP-ALC, dnia 12 października 1955 r., na lotnisku Warszawa-Gocław.
Średnia odległość lądowania 2 skoków **9,51 m**

Rekord krajowy celności skoku z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu

Witold Raczyński (Aeroklub Poznański), skok z samolotu „CSS-19" SP-APA, dnia 4 październik 1955 r., na lotnisku Leszno-Strzyżewice.
Średnia odległość lądowania 2 skoków **27,15 m**

Kobiecy rekord krajowy celności skoku z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu

Roma Skatulska (Aeroklub Warszawski), skok z samolotu „CSS-13" SP-ALC, dnia 12 października 1955 r., na lotnisku Warszawa-Gocław.
Średnia odległość lądowania 2 skoków **23,55 m**

Komisja Sportowa Aeroklubu PRL zatwierdziła następujące wyczyny jako spełnienie warunków zdobycia Odznak Szybowcowych:

Diamenty za przelot ponad 300 km

20(105) **Eugeniusz Pieniążek** — na szybowcu „Jaskółka" SP-1333, na trasie Olsztyn—Leszno, dnia 10 sierpnia 1955 r. **340 km**

Złote Odznaki Szybowcowe

9(122) **Eugeniusz Pieniążek**
przewyższenie: Olsztyn dnia 15.7.55 r. na szybowcu „Jaskółka" SP-1333 **3 200 m**
przelot: Olsztyn—Leszno, dnia 10.8.55 r. na szybowcu „Jaskółka" SP-1333 **340 km**

Srebrne Odznaki Szybowcowe

104(968) **Janusz Nawrot**
długotrwałość: 14.8.55 na szyb. „Mucha" **7 h 24 min**
przewyższenie: 14.8.55 „ **1 800 m**
przelot: 28.8.55 „ „Mucha" **52 km**

105(969) **Sadomir Smoliński**
długotrwałość: 31.5.55 na szyb. „Mucha" **5 h 35 min**
przewyższenie: 31.5.55 „ **1 300 m**
przelot: 4.9.55 „ „Mucha" **240 km**

106(970) **Grzegorza Woźniakiewicz**
długotrwałość: 25.9.55 na szyb. „Mucha" **5 h 54 min**
przewyższenie: 10.9.55 „ **1 100 m**
przelot: 10.9.55 „ „Mucha" **94 km**

107(971) **Józef Bromka**
długotrwałość: 14.8.55 na szyb. „Mucha" **5 h 08 min**
przewyższenie: 30.7.51 „ **1 100 m**
przelot: 12.9.55 „ „Mucha" **88 km**

108(972) **Stanisław Łuszpiński**
długotrwałość: 16.8.55 na szyb. „Mucha" **5 h 38 min**
przewyższenie: 16.8.55 „ **1 800 m**
przelot: 17.9.55 „ „Mucha" **106 km**

109(973) **Jan Förmanek**
długotrwałość: 14.7.55 na szyb. „Mucha" **5 h 18 min**
przewyższenie: 14.7.55 „ **1 10 m**
przelot: 20.9.55 „ „Komar" **56 km**

110(974) **Mieczysław Niepokólczycki**
długotrwałość: 27.8.55 na szyb. „Mucha" **5 h 35 min**
przewyższenie: 26.8.55 „ **1 025 m**
przelot: 20.9.55 „ „Mucha" **100 km**

111(975) **Zbigniew Jedynak**
długotrwałość: 13.8.53 na szyb. „Komar" **5 h 54 min**
przewyższenie: 15.8.52 „ **1 620 m**
przelot: 21.9.55 „ „Mucha" **87 km**

112(976) **Wiesław Czapliński**
długotrwałość: 3.8.50 na szyb. „Salamandra" **5 h 05 min**
przewyższenie: 25.9.55 „ **1 150 m**
przelot: 22.9.55 „ „Mucha" **80 km**

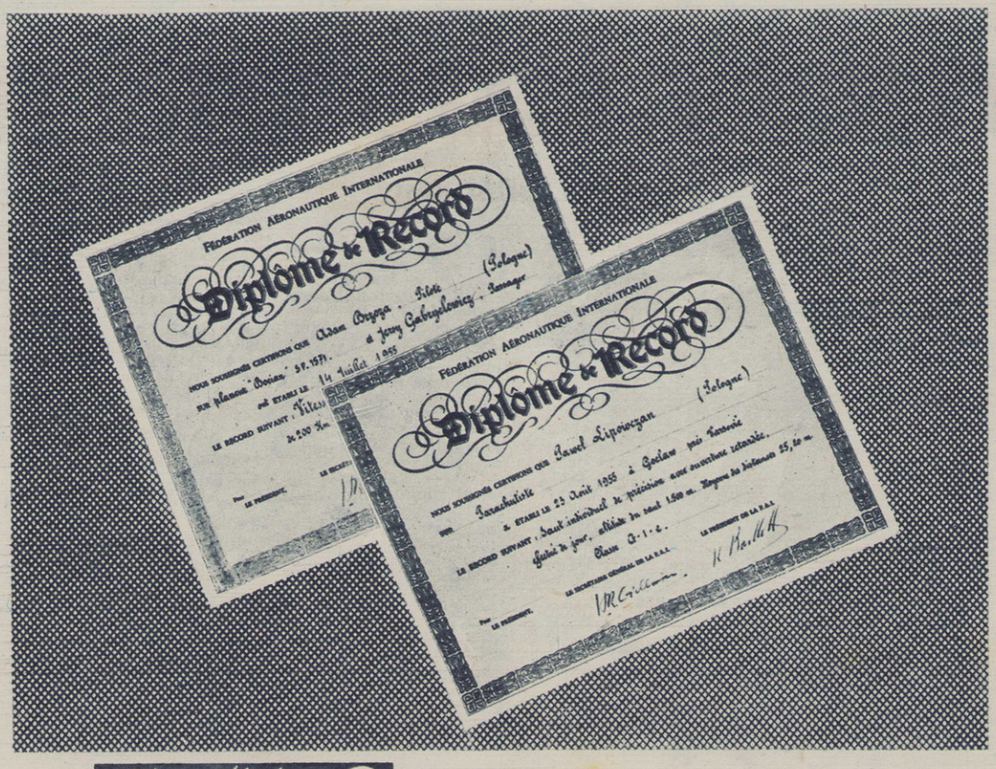
113(977) **Stanisław Szyszko**
długotrwałość: 15.10.55 na szyb. „Mucha" **5 h 19 min**
przewyższenie: 17.8.55 „ **1 250 m**
przelot: 14.7.55 „ „Mucha" **61 km**

Komisja Sportowa ARPL — Sekcja Modelarstwa Lotniczego przyznała na podstawie osiągniętych wyników następujące odznaki wyczynowe:

Odznaki Modelarskie z wieńcem srebrnym

17 — Henryk Bazylewicz (Kraków)
18 — Stanisław Skotniczy (Stalinogród).

SEKRETARZ AEROKLUBU PRL
TADEUSZ REJNIAK



Skrzydlata

ORGAN AEROKLUBU PRL
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Numer podpisano do druku dnia 22 listopada 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 6559/C B6-13830

(Przedruk i wykorzystanie oryginalnych rysunków dozwolone jedynie za podaniem źródła i autora).

SAMOLOT WK-1 „JUTRZENKA"

NAJMŁODSZYMI wśród pierwszych konstruktorów i budowniczych samolotu byli trzej uczniowie szkół kaliskich. Pod wpływem artykułów W. Korbela publikowanych na łamach poznańskiego „Lotnika" — postanowił zbudować samolot uczeń VII klasy Władysław Kozłowski. Do budowy samolotu dołączył się brat jego Jerzy i Ludwik Antonowicz, uczeń V klasy. Ludwik Antonowicz okazał się nie mniejszym entuzjastą lotnictwa, niż bracia Kozłowscy — do dzisiejszego dnia pełni on zaszczytną funkcję instruktora pilotażu w sportowym lotnictwie LPŻ.

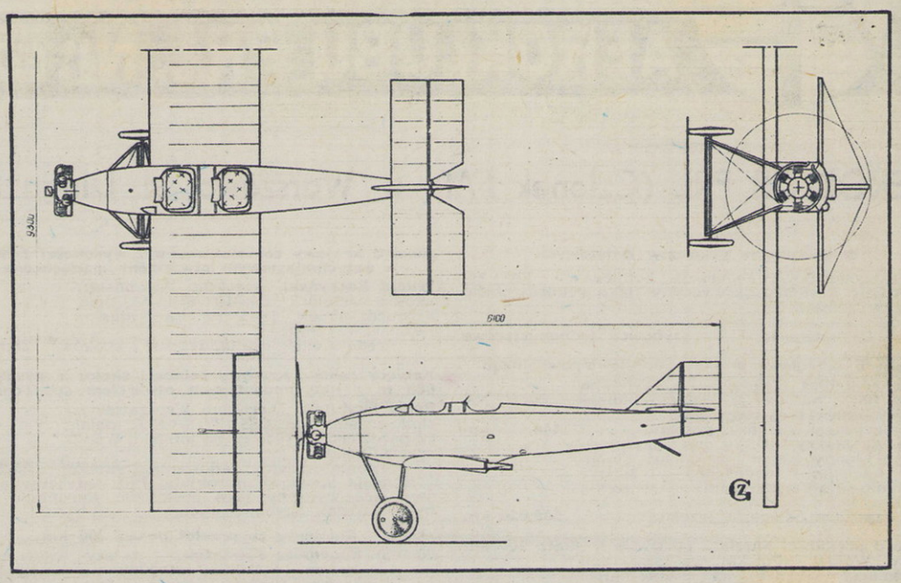
Rysunki samolotu i obliczenia jego konstrukcji były gotowe w początkach 1926 roku. Po sprawdzeniu ich przez W. Korbela przystąpiono na początku 1925 r. do budowy samolotu, który pomimo trudności finansowych został na początku 1927 roku skończony. Jednakże późno przydzielony konstruktorom silnik pozwolił na odbycie lotu próbnego dopiero 18 września 1927 roku.

Samolot zdał egzamin i otrzymał nazwę „Jutrzenka". Po kilku lotach wykonanych na nim przez oblatującego samolot inż. Czyżewskiego, konstruktorzy zgłosili swoją „Jutrzenkę" do „Pierwszego Konkursu Awionetek". Na konkursie „Jutrzenka" otrzymała III nagrodę po „JD-2" i „PWS-3". Do konkursu przystąpiło 7 samolotów, z których 5 zostało sklasyfikowanych.

Kadłub samolotu, konstrukcji całkowicie drewnianej, składał się z ram drewnianych i podłużnic. Całość pokryta była sklejką 2 mm i 1,5 mm. Z przodu, na ramie z rur stalowych, zamocowany był 6-cylindrowy gwiazdowy silnik „Anzani" o mocy 45 KM. Zbiorniki benzyny i oleju oddzielone były od silnika przegrodą przeciwpożarową i znajdowały się przed siedzeniami załogi.

Skrzydła samolotu — niedzielone, wolnonośne, dwudźwigarowe, z dźwigarkiem pomocniczym przy lotkach. Konstrukcja całkowicie drewniana, pokryta do przedniego dźwigara sklejką, reszta płótnem. Końce zewnętrzne lotek podgięte do góry. Stateczniki i stery konstrukcji analogicznej jak skrzydła. Podwozie samolotu wykonane z rur stalowych. Oś kół niedzielona, amortyzowana sznurem gumowym. Napęd sterów i lotek przy pomocy linek stalowych.

Samolot „Jutrzenka". Drugi od lewej konstruktor Kozłowski. (Zdjęcie archiwalne)



Samolot WK-1 „Jutrzenka". Rysunek odtworzony na podstawie fotografii i danych technicznych przez Z. Gryglickiego.

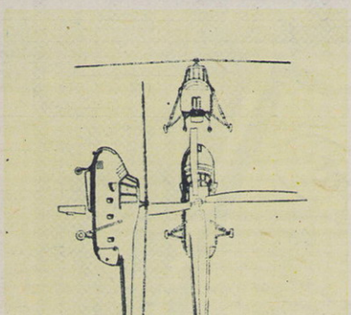
Dane techniczne samolotu: rozpiętość — 9,30 m; powierzchnia nośna — 14,2 m², długość — 6,10 m, ciężar własny — 337 kG, ciężar w locie 455—470 kG.

Trzeba wspomnieć, że na podstawie wypożyczonych przez W. Kozłowskiego rysunków został zbudowany drugi egzemplarz „Jutrzenki", któremu wykonawcy dali nazwę „Ostrowia 1". Budowę tego samolotu wykonali dwaj młodzi entuzjaści lotnictwa z Ostrowia Wlkp. — J. Moryson i J. Nawrot. („Młody Lotnik" nr 4 z 1927 roku, str. 84 i „Młody Lotnik" nr 1 z 1928 roku, str. 18). W budowie „Ostrowii 1", pomocą Moryson vi i Nawrotowi służyli W. Korbel i W. Kozłowski oraz stolarz Tyrakowski, który dał im do dyspozycji warsztat i narzędzia. Zewnętrzna różnica pomiędzy obydwoma typami polegała tylko na wysokości kozła w kadłubie, który w „Ostrowi 1" był wyższy niż w „Jutrzence". Kozły te, jako ochrona załogi w przypadku kapotażu, były dodane w odbydwu maszynach dopiero w 1928 roku. A „Jutrzenka" otrzymała również sprofilowanie za głową pilota.

Samoloty te brały udział w „Drugim Krajowym Konkursie Awionetek".

ZDZISŁAW GRYGLICKI

ŚMIGŁOWCE MILLA



MILL 1951

ŚMIGŁOWIEC konstrukcji inż. Michała Milla został zademonstrowany po raz pierwszy podczas pokazu lotniczego na lotnisku w Tuszyno w dniu 8 lipca 1951 r. Obecnie jest on szeroko stosowany w Związku Radzieckim jako śmigłowiec łącznikowy, pocztowy, sanitarny, ratowniczy itp.

Śmigłowiec zbudowany jest wg układu Juriewa-Sikorskiego, tzn. posiada pojedynczy wirnik nośny oraz śmigło ogonowe służące do wyważania momentu oporowego i do sterowania.

Trójłopatowy wirnik nośny zabudowany jest na oprofilowanej wieżyczce wystającej z kadłuba i napędzany umieszczonym poniżej silnikiem o pionowym wale.

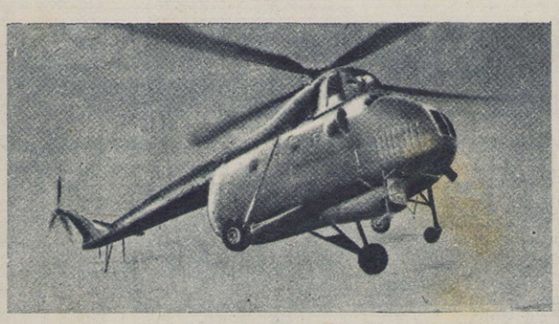
Metalowy kadłub zawiera w przedniej części trzymiejscową zamkniętą kabinę o dobrej widoczności. Dostęp do kabiny — przez drzwi z prawej strony. Za kabiną znajduje się komora silnika z wlotem powietrza chłodzącego, umieszczonym nad kadłubem. Kadłub zakończony jest wysięgnikiem (belką ogonową) o przekroju kołowym z umieszczonym na końcu trójłopatowym śmigłem ogonowym napędzanym od silnika długim wałem.

Podwozie stałe, trójkołowe z kołem dziobowym. Podwozie główne trójgoleniowe. Do napędu służy specjalnie przebudowany silnik gwiazdowy Asz-21 o mocy 540 KM.

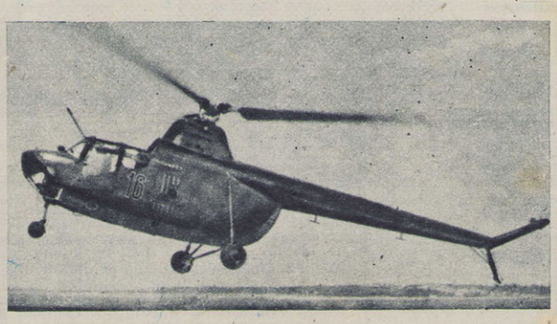
Dane techniczne

Średnica wirnika	—	14,8 m
Wysokość	—	4,1 m
Ciężar w locie	—	1 715 kG
Prędkość maksymalna	—	165—175 km/h
Prędkość minimalna	—	0 km/h
Zasięg		640 — 725 km

Śmigłowiec Milla 1953



Śmigłowiec Mila 1951



MILL 1953

W r. 1953 w Tuszyno został zademonstrowany nowy, większy typ śmigłowca konstrukcji inż. Michała Milla. Śmigłowce tego typu są obecnie stosowane w różnych dziedzinach gospodarki Związku Radzieckiego. Niezastąpione usługi oddają one jako sprzęt transportowy w radzieckich ekspedycjach polarnych.

Podobnie jak poprzedni, mniejszy typ tego konstruktora, nowy śmigłowiec Milla zbudowany jest wg układu Juriewa-Sikorskiego.

Wirnik nośny składa się z czterech metalowych łopat zamocowanych na krótkim pionowym wale nad środkiem ciężkości śmigłowca.

Kadłub, również metalowej konstrukcji, mieści wewnątrz obszerną kabinę dla pasażerów lub ładunku. Kabina załogi o dużej widoczności umieszczona jest nad kabiną główną. Kadłub zakończony jest długim wysięgnikiem (belką ogonową), na końcu którego osadzone jest trójłopatkowe śmigło ogonowe. Na belce ogonowej zabudowany jest też niewielki statecznik poziomy.

Podwozie czterokołowe. Podwozie główne, trójgoleniowe, umieszczone jest za środkiem ciężkości. Podwozie przednie składa się z dwóch pionowych amortyzowanych goleni wspartych po obu bokach kadłuba.

W przodzie kadłuba umieszczony jest silnik gwiazdowy typu M64JR o mocy 840 — 1 000 KM. Silnik ten napędza wirnik główny za pomocą skośnego wału przechodzącego między siedzeniami załogi oraz śmigło ogonowe za pomocą wału biegnącego wzdłuż belki ogonowej. Przód kadłuba jest otwierany na boki dla ułatwienia dostępu do silnika.

Dane techniczne:

Średnica wirnika	—	20 m
Długość (kadłuba)	—	17 m
Ciężar w locie	—	4 000 kG
Prędkość maksymalna	—	170 km/h
Prędkość minimalna	—	0 km/h

Inż. J. Ś.